Narrativa Aracne

57

Franco Vinci

ALFA ROMEO
Nel cuore e nella mente: una passione ruggente

Con consigli pratici per l'acquisto, il restauro e la manutenzione delle Alfa Romeo serie 105 e 115

Copyright © MMVII
ARACNE editrice S.r.l.

www.aracneeditrice.it
info@aracneeditrice.it

via Raffaele Garofalo, 133 A/B
00173 Roma
(06) 93781065

ISBN 978–88–548–1399–1

I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica, di riproduzione e di adattamento anche parziale, con qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.

Non sono assolutamente consentite le fotocopie senza il permesso scritto dell'Editore.

I edizione: novembre 2007

A mia moglie,
santa donna che sopporta con pazienza,
anche se purtroppo non in silenzio,
le mie manie alfistiche

Presentazione

È un dato di fatto che gli amanti delle vetture d'epoca stanno crescendo considerevolmente e questo non può che essere un fatto positivo. Personalmente ritengo che l'auto storica è una forma di cultura e il collezionismo vero un'espressione d'intelligenza perché conservare un'auto e come conservare un pezzo di storia.

Guidare un'automobile d'epoca ha qualcosa di avventuroso e d'immediato al tempo stesso. Per la maggior parte dei possessori dei veicoli d'epoca l'auto rappresenta più un oggetto di piacere che un investimento di capitale. Non importa che la loro preziosa vettura li porti in modo efficiente da un posto all'altro, per loro è essa la vera meta e la via, anche se spesso questa via è irta di ostacoli.

Per non parlare poi delle migliaia di ore di lavoro che questi "oggetti del desiderio" richiedono. Per mantenerli in efficienza occorre maggiore tolleranza e pazienza delle auto moderne nelle quali l'automobilista si trova non più a domare cavalli ma a gestire l'elettronica sempre più presente fino a ridurre l'importanza del conducente e la sua voglia di guidare.

C'è chi è appassionato di meccanica e quindi fa di tutto per conservare la sua vettura nel modo più efficiente e originale possibile; c'è chi cerca in una vettura quei limiti tecnici che consentono un vero divertimento nella guida e c'è chi esplica la sua passione attraverso ricerche storiche ed il collezionismo di riviste, depliants e pubblicazioni tecniche.

Non sono poi da sottovalutare l'impegno finanziario e la capacità di "soffrire" che l'autore ha così bene descritto in questo libro.

Un giorno un amico alfista mi mostrò con orgoglio le mani sporche di nero e mi disse: «Chi ama la propria auto la cura con le sue mani». Questo attaccamento emotivo è molto bello ma anche contagioso e lo sa bene chi cade vittima di questa passione, perché le auto d'epoca sono una malattia da cui non si guarisce, figuriamoci poi se si viene colpiti da quel «virus complesso e rarissimo che sembra si attenui soltanto con il possesso di un'Alfa Romeo».

Elvira Ruocco

Premessa

> L'Alfa Romeo non è una semplice fabbrica di automobili: le sue auto sono qualche cosa di più che automobili costruite in maniera convenzionale. È una specie di malattia, l'entusiasmo per un mezzo di trasporto. È un modo di vivere, un modo tutto particolare di concepire un veicolo a motore. Qualcosa che resiste alle definizioni. I suoi elementi sono come quei tratti irrazionali dello spirito umano che non possono essere spiegati con una terminologia logica.

In questi concetti, espressi da Orazio Satta Puliga, uno dei massimi progettisti di motori Alfa Romeo nel periodo che io definisco "aureo", è racchiuso un messaggio che i veri alfisti conoscono bene perché l'hanno fatto proprio da molto tempo oppure (ed è più probabile) era insito in loro sin dalla nascita in una sorta di "codice genetico" occulto, ma pronto ad esplodere con violenza alla minima provocazione.

È inutile dire che i contenuti di quella frase sono alla base anche del mio modo di vedere l'automobile oggi; automobile, appunto, non semplice mezzo di trasporto; automobile, nel più nobile senso dell'accezione, "calda e palpitante", mai fredda ed anonima, anche non sempre prevedibile e scontata, qualcosa con la quale lo scopo non è solo lo spostamento fisico, ma il modo con il quale si perfeziona. Diceva qualcuno con indubitabile appropriatezza se riferito ad un tragitto con un'Alfa Romeo: "non è importante quello che ti aspetta all'arrivo, ma quello che provi durante il percorso".

Un'Alfa Romeo mi ha accompagnato in quasi tutti i momenti migliori della mia vita ed è stata un filo conduttore continuo, solo apparentemente brevemente interrotto da alcune vicende (le motivazioni di ciò saranno illustrate al momento opportuno) ed oggi continua ad essere il mio momento di maggiore svago ed interesse in tutte le sue forme e manifestazioni.

Ed è perciò che, spinto anche da alcuni sinceri amici che ho deciso di rendere pubbliche le mie esperienze in campo alfistico in una sorta di racconto non solo autobiografico e semiserio (certo che alcune mie vicissitudini susciteranno spesso il sorriso ed anche il compatimento), ma anche tecnico; ciò spinto dal fatto che alcuni miei consigli, pubblicati sul Web in un forum di un Club alfista (Duetto Club Italia), al di là di ogni mia aspettativa, sono stati presi tanto sul serio che da questi è stato ricavato un manualetto che molti hanno utilizzato ed utilizzano quale promemoria dei controlli da fare nel corso dell'acquisto di una vettura.

Ancora, tanto per rimanere sul "tecnico" ho riportato anche alcuni dei miei espedienti per il restauro delle vetture delle serie 105–115 (quelle che preferisco e conosco meglio), rivolti essenzialmente a coprire le carenze di reperimento di alcuni dettagli ed al miglioramento dell'estetica, partendo dal mio fondamentale presupposto che "tutto quello che non c'è o non si trova, bisogna inventarselo" utilizzando oggetti e materiali più disparati, di facile disponibilità che magari tutti abbiamo sotto gli occhi (casalinghi, prodotti di cancelleria, parti di recupero di elettrodomestici, accessori di serramenti, ecc.). Alcune delle soluzioni suggerite hanno certamente destato inizialmente perplessità ed ilarità, ma sono state poi adottate da molti, con piena soddisfazione per l'estetica, la funzionalità, l'economicità di queste e la durata nel tempo.

Vi lascio ora alle pagine di questo libretto, sperando che lo troviate gradevole e che perdonerete anche le inevitabili inesattezze che derivano dalla mia condizione di "esperto" fai da te e forse troppo appassionato per essere a volte sufficientemente obiettivo.

Un'ultima nota: L'immagine che è riportata in copertina è uno scudetto Alfa Romeo da me estemporaneamente realizzato

con le reggelle in cartone di un vassoio di dolci che era a tavola al termine di una cena a casa, nel corso di una quasi "trance" ipnotica alfistica; la cosa ovviamente ha suscitato le ire di mia moglie che credeva la stessi ascoltando.

Buona lettura.

L'autore

Introduzione

Parlare a qualunque titolo di Alfa Romeo non può prescindere da un preliminare inquadramento su base psicologica dell'amore e dalla passione che le auto di questa marca hanno sempre suscitato in generazioni di uomini.

Amore e passione sono sentimenti umani però troppo complessi perché possano trovare trattazione esaustiva su queste pagine dal tono volutamente semiserio ed anche perché ancora oggi le esatte origini di questi sentimenti sono sconosciute e le loro definizioni ampiamente dibattute.

In ogni caso, forse nessuno come Saffo è stato in grado di descrivere la passione, cioè quella forza che si impossessa dell'animo umano e che inonda il corpo, fino a travolgerlo quasi del tutto.

> perché nel vedere la tua rara beltà sento la mia vista venir meno. La mia lingua s'intorpidisce, e mi assale un fuoco che fruga sotto la mia tenera pelle, tanto la tua beltà mi ha preso… L'orecchio mi fischia, un sudore freddo e malinconico all'improvviso striscia dentro di me, divento preda dell'orrore, della paura. Sono più pallido e smorto della cima dell'erba avvizzita dal calore. Già poco manca che la morte non mi mandi a bordo della sua barca e improvvisamente mi si veda esalare lo spirito moribondo.

Paragonare l'attaccamento ad un'automobile o alle automobili di una certa marca all'amore ed alla passione che può esserci tra due esseri umani può sembrare a prima vista eccessivo e

forse anche inadeguato, ma se si analizzano in dettaglio le affermazioni e le azioni di un alfista puro non possono che riscontrarsi analogie sorprendenti.

Ecco le teorie di Sternberg, rivisitate (ma non poi tanto) in chiave Alfistica:

L'amore, in tutte le sue forme, non è incluso nelle possibili azioni volontarie ma sorge all'interno di un "modo di intendere l'altro" che assurge al ruolo di fattore discriminante del tipo d'amore.

Una volta nato il legame d'amore, il gioco si sposta sulle sue componenti corollarie, ovvero su quelle trasposizioni parallele generate direttamente dall'amore e legate ad esso per una forma (sana o insana che dir si voglia) d'espressione della coppia: in questo caso appassionato/automobile.

Le tre componenti fondamentali di questo rapporto sono:

L'intimità, che assurge al ruolo di collante, è quel sentimento di vicinanza atto a spegnere timori e pudori, utile nella sua forma più segreta nella riservatezza del box o garage. Tramite l'intimità l'appassionato vive il suo disegno e conosce i segreti della sua auto. L'incidenza dell'intimità è il segnale di coesione di questo tipo di coppia, una forma molto forte di intimità diminuisce la sfera personale e amplia la sfera condivisa e si può raggiungere, nel tempo, un rapporto profondo e sincero dove l'uno non ha nulla da temere nell'altro e dove le azioni dei due sono bilanciate sulle loro possibilità (abilità di pilota/efficienza meccanica).

La passione può essere intesa, nel suo senso etimologico, come *sofferenza*. Ovviamente nel caso degli appassionati sarà quella sofferenza dovuta alla lontananza, intesa anche come mera impossibilità momentanea di mettersi alla guida. La passione è ciò che, appassionando, lega auto e proprietario l'uno nell'altro a partire da quelle caratteristiche prime che, in un tempo trascorso, li ha avvicinati in intimità. La passione verso la propria Alfa Romeo è quindi il piacere, più o meno totale, per le sue prestazioni statiche e dinamiche. La passione, a volte, può mescolarsi all'amore non come corollario ma come costi-

tuente primaria, ovvero quando, in una componente materiale, ci si ritrova con altri appassionati delle automobili della stessa marca.

La decisione è quell'impegno formale ad amare, rispettare la propria Alfa e a continuare a farlo nel tempo. Questa decisione è forse la componente più semplice da definire e la più complessa da comprendere. Al di là di pulsioni estetiche, passioni e intimità, la decisione è una componente che, nella società attuale, assume un ruolo fondamentale. Amare una determinata automobile e non altre è l'atto di rinunciare ad una grande maggioranza di possibilità nell'ambito automobilistico ed è anche quella decisione cosciente nella quale, se si vuol amare altre auto, occorre farlo in silenzio e nell'ombra con tutte le conseguenze materiali o morali rispetto agli altri appassionati che a loro volta possono avere lo stesso problema. In ogni caso il vero amore è sempre uno solo.

L'uomo di oggi è ben lungi dall'essere libero ed è, di fatto, meno libero degli uomini dei decenni passati. Oggi, data la grande possibilità di scelta e di opzioni complementari, date le necessità ecologiche, economiche e familiari, è meno possibile una scelta pulsionale e c'è invece la possibilità di evidenziare in qualsiasi momento la devianza da un percorso logicizzato e reso forse troppo lineare dalla dinamica evolutiva scientifica, tecnica e metodologica.

Pertanto la decisione è una componente semplice da comprendere, ma a volte molto difficile da attuare in quanto le trame nelle quali si divincola il potere decisionale dell'appassionato alfista sono ristrette nel pre–tracciato costituito dall'evoluzione della morale automobilistica moderna.

Questi tre fattori "corollari" offrono il contorno d'amore che rende il legame più saldo e duraturo nel tempo e, contemporaneamente, offrono anche il maggiore dei rischi della travisazione dell'amore in una forma molto forte di una delle tre componenti.

È altresì ovvio che le tre componenti descritte sono interdipendenti le une dalle altre e non è possibile che una variazione, seppur minima, in una delle tre non influenzi una fluttuazione anche nelle altre; così, ad esempio, una forte passione renderà

più semplice quanto auspicabile una decisione a più breve termine e una forte intimità permetterà alla passione di raggiungere stati di estasi più alti.

Del resto, come è ben noto, passione significa seguire spesso passivamente un istinto quasi primordiale e scevro da qualsiasi condizionamento razionale; quindi, parodiando impertinentemente una stupenda poesia di Pedro Salinas, forse non è eccessivo per un alfista affermare:

> Sì, al di là delle altre auto ti cerco.
> Non nel tuo nome, se lo dicono, non nella tua immagine, se la dipingono.
> Al di là, più in là, più oltre.
> Al di là ti cerco.
> Non per le tue prestazioni e per la tua linea nemmeno. Di più, più oltre.
> Al di là ancora, più oltre di me ti cerco.
> Non sei ciò che io sento di te.
> Non sei ciò che mi sta palpitando con sangue nelle mie vene e non è in me.
> Al di là, più oltre ti cerco.
> E per trovarti, cessare di vivere in te, e in me,
> e negli altri.
> Vivere ormai al di là di tutto per trovarti
> come se fosse morire.

In ultimo portando all'estremo il concetto di passione per un'Alfa Romeo ecco i comandamenti di un buon alfista:

1) Io sono la tua Alfa Romeo, che ti ho fatto capire cos'è un'automobile. Non avere altre auto oltre a quelle della mia marca.
2) Non fare fotografie, né tieni immagine alcuna delle altre auto che sono quaggiù sulla terra. Non dare a loro mai strada, perché io, la tua Alfa, sono gelosa; punisco l'iniquità dei piloti sulle auto fino alla terza e alla quarta generazione di quelli che mi odiano, e uso bontà fino alla millesima generazione, verso quelli che mi amano, mi conservano e osservano i miei comandamenti.

3) Non pronunciare il nome dell'Alfa invano; perché l'Alfa non riterrà innocente chi compie ciò.
4) Ricordati spesso di controllare i livelli. Lavora sei giorni e fa' tutto il tuo lavoro, ma il settimo è giorno consacrato alla tua Alfa.
5) Onora la tua Alfa Romeo, affinché i tuoi giorni siano prolungati sulle strade che la tua Alfa ti permette di percorrere.
6) Non ammaccare la carrozzeria e non lavarla ai rulli perché massime sarebbero queste iniquità.
7) Non commettere adulterio con altre auto.
8) Non rubare le altre Alfa.
9) Non attestare il falso contro il tuoi amici alfisti. Offri a loro sempre dati tecnici corretti sulle prestazioni della tua Alfa.
10) Non desiderare l'alfa del tuo prossimo; non desiderare la compagna del tuo amico alfista, né il suo motore, i suoi sedili, né cosa alcuna della sua Alfa.

Capitolo 1

Le origini di una passione

Sarebbe troppo semplice ed anche inesatto dire che la mia passione per l'Alfa Romeo deriva dal fatto che sono quasi nato nell'Alfona 1900 blu scuro di mio nonno, anche se molti dei suoi racconti di convinto alfista nel corso della mia prima infanzia hanno certamente reso fertile un terreno evidentemente già predisposto.

Fatto è che, come tutti i bambini, amavo i modellini di auto, anche se avendo già da allora uno spirito "collezionistico" non ero mai soddisfatto da quello che mi regalavano i miei genitori che ovviamente non esaudivano mai completamente le mie richieste. Credo che però non sia un caso se preferivo i modellini delle Alfa, anche se nella mia piccola collezione non mancavano quelli di altre automobili famose. Non è inoltre casuale che in quell'estate del 1959, quando avevo sei anni, sotto i portici di Bologna, riuscii a farmi regalare da mio padre, dopo un convincente capriccio, un modellino scala 1/43 della Mercury proprio di un "Alfona" 1900; era un esemplare piuttosto approssimativo, di un improbabile verde mela, privo di interni e vetri, ma chissà perché mi piaceva tanto, al punto che lo risparmiavo dai rovinosi incidenti che caratterizzavano i miei giochi di allora. Per fortuna è ancora mio ed è in condizioni accettabili, sebbene purtroppo privo delle gomme.

Peraltro in casa mia si respirava anche aria di Fiat. La prima auto di mio padre, acquistata con fatica nel dopoguerra era stata una Topolino B blu scuro, della quale ho alcune foto con me bambinello al volante, sostituita dopo qualche anno da una 600 verde acqua. Con le prime affermazioni professionali di mio padre venne poi il turno di una 1200 Granluce, dunque sempre Fiat, di colore azzurrino e con tetto nero.

Proprio in quel periodo (eravamo alla fine degli anni '60) ricordo un pomeriggio nel corso del quale accompagnai mio padre ed un suo collega per un breve percorso fuori città con la macchina di quest'ultimo; era una Giulietta TI bianca. Mi rimasero molto impresse le parole di mio padre che, stupito dalle prestazioni della vettura, esclamò: «Che motore! Questa macchina ti scappa da sotto i piedi». Questo episodio ebbe un effetto che poi per me sarebbe stato deleterio molto a lungo; infatti mio padre, persona sostanzialmente tranquilla ed autista ancora più tranquillo e prudente, fu in un certo qual modo intimorito dalla "veemenza" del bialbero e cominciò già da allora a temere che io un giorno potessi possedere una vettura così performante e quindi pericolosa.

Nel 1962 la messa in produzione della Giulia tenne banco nelle discussioni di mio padre con i suoi amici e ricordo ancora i commenti non sempre positivi sulla nuova coda tronca (che oggi adoro) e sul cambio al volante della prima serie, scelta poco sportiva (poi subito corretta), ma che rendeva possibile l'assurda omologazione per sei passeggeri. Anche gli alfisti più sfegatati erano molto perplessi al riguardo ed io seguivo con avidità i loro discorsi anche se per me non erano sempre del tutto comprensibili. «Giulia: l'ha disegnata il vento». Lo slogan prometteva tanto, così come quello che recitava «la vettura di famiglia che vince le corse», peraltro mutuato dalla precedente 1900.

Nel 1963 venne il momento in cui la 1200, dopo una lunga tirata autostradale, nei pressi di Frosinone decise di esalare l'ultimo respiro. L'auto aveva molti km. ed effettivamente era "stanca". Si parlò in casa per un po' di auto, mio padre credo che andò anche a vederla e provarla la Giulia, ma poi tornò a

casa con un'altra Fiat: una fiammante 1500 color fumo di Londra con i sedili rossi in finta pelle. Un vero carro armato, copiato pari pari da una vettura americana. Ad onor del vero fu un'ottima vettura, anche se senza pretese, ma solidissima, confortevole, silenziosa ed anche elegante per i parametri dell'epoca, ma non era un'Alfa Romeo.

Alcuni anni dopo, nel corso dei quali seguii attentamente, per quello che potevo, lo sviluppo dei vari modelli Giulia, berlina, GT e Spider, pur senza poter mai viaggiarci, ci fu il fatto decisivo: era la fine del 1968. Mio padre vecchio cacciatore, amava frequentare di sera un'armeria vicino casa che era praticamente diventata un circolo ove si riunivano gli amici per quattro chiacchiere in allegria. Uno di questi amici, facoltoso rappresentante della "Bari bene" di allora, una sera annuncia: «Ho appena ritirato la nuova Alfa»; era una 1750 GTV I serie, rossa come il fuoco e meravigliosa; una delle prime consegnate. All'epoca la mia città non soffriva degli spaventosi problemi di traffico e di parcheggio odierni e la "bestia" era tranquillamente parcheggiata lì fuori.

Fu un colpo di fulmine: rimasi rapito dal disegno del nuovo frontale che mi faceva sembrare obsoleto quello del GT "scalino" precedente, che pure mi piaceva un sacco. Quei quattro fari nella nuova mascherina, mi sembrò avessero conferito un aspetto ancora più felino ed animalesco a quell'eterno capolavoro di Bertone. Gli interni mi sembrarono poi ancora più affascinanti, con quel cruscotto di nuovo disegno, con quella plancia centrale che alloggiava gli strumenti ausiliari, il volante Hellebore in legno; insomma ne fui davvero folgorato; non riuscivo a parlare ed a staccare gli occhi da quella meraviglia, da quei quadrifogli dorati sui montanti posteriori e da quel marchio sullo scudetto con tanto di scritta "Milano".

Uno sguardo timoroso verso mio padre e la richiesta impertinente: mi fai fare un giro? Il genitore acconsentì ed il fiero proprietario mise in moto con mezzo giro di chiave. Quel suono suadente, corposo e rabbioso mi riempì le orecchie; ancora oggi non c'è suono di motore in grado di suscitare in me quell'emozione che è sempre viva e rinnova ogni volta le stesse sen-

sazioni. Quella GTV non aveva il filtro dell'aria, ma quattro bellissimi tromboncini di aspirazione cromati, chiusi da retine fitte fitte. Ad ogni accelerata il ruggito felino era fantastico, si udiva ad un isolato di distanza e lo scatto di quell'Alfa mi faceva trascendere in maniera assoluta. Mi piaceva tutto di quella macchina, ma proprio tutto; perfino l'odore che riempiva l'abitacolo che, avrei scoperto in seguito, caratterizzava e caratterizza ancora oggi le Alfa Romeo prodotte in quel periodo.

Quando tornammo a casa non dissi una parola, mi sembrava strano ed innaturale essermi separato da quella creatura meravigliosa, ne sentivo una mancanza quasi dolorosa. Mio padre capì cosa era successo e, conoscendo la mia ostinazione, si preparò al peggio. Infatti a cena feci la fatidica domanda: «ma perché non compri una GTV?». Mio padre tagliò corto dicendo che non dovevamo fare le corse, che la macchina era scomoda per i posti posteriori e, infine che costava troppo; in effetti due milioni e trecentomila lire nel 1968 non erano di certo pochi, tenuto anche conto che una berlina media costava all'epoca costava quasi la metà.

Intanto, coi miei quattordici anni e tante speranze, nel percorso tra casa e scuola mi divertivo ad osservare le GTV che trovavo per strada e non solo; tutte le Alfa cominciarono ad interessarmi, comprese le berline e gli spider. Il mio passatempo preferito era fermarmi nei parcheggi e guardare gli interni delle Alfa, imparando le caratteristiche e le differenze dei vari modelli e versioni. Così realizzai che non mi piacevano granché le berline, le leve del cambio dei primi modelli della Giulia, quelle con l'innesto della retromarcia a "siringa", così come non accettavo i volanti in plastica nera, specie quelli piatti delle prime versioni (oggi li adoro al pari degli altri "a calice"); insomma non gradivo tutto ciò che era diverso dalla 1750 GTV che rimaneva il mio feticcio di elezione. Questa mia mania non mancò di procurarmi anche qualche fastidio, in quanto la GTV era nel frattempo diventata lo status symbol anche di una categoria di "professionisti" non proprio eleganti; infatti un giorno mentre ammiravo a bocca aperta una di quelle auto, il proprietario, con un'epa molto prominente, carico di catene d'oro e con un im-

probabile anello con rubino al mignolo sinistro, mi disse: «ti piace eh?» ed al mio «certo, è una gran bella macchina» mi dette una rispostaccia volgare dicendo che non si riferiva all'auto, ma alle sue parti "basse"! Rimasi disgustato che un tale capolavoro potesse finire in mani così poco nobili.

Una delle mie brevi deviazioni preferite nel percorso scuola–casa diventò la strada dove c'era un'importante concessionaria Alfa Romeo (la SIA), il cui proprietario, scoprii successivamente conosceva mio padre. Inizialmente mi fermavo a guardare la vetrina (c'era una 1750 berlina grigio metallizzato ed un GTV giallo ocra), poi rompendo gli indugi cominciai ad entrare per pochi minuti chiedendo depliant e spiegazioni. Un giorno il titolare mi disse: «ma tu sei il figlio di Pierino???»; mi si aprì il cuore, forse avevo trovato uno spiraglio per arrivare a mio padre.

Intanto le sere in armeria, che avevo cominciato a frequentare da solo, erano diventate ancora più piacevoli, dato che l'alfista (si chiamava Niki) raccontava le sue avventure automobilistiche non senza un po' di esagerazione; erano i tempi in cui partiva in GTV il venerdì per trascorrere il weekend a Cortina e rientrare il lunedì mattina. Epici erano i racconti dei sorpassi e delle tirate autostradali, con tanto di tempi casello–casello; in realtà quei tempi erano così ristretti da essere impossibili, ma su un ragazzino innamorato facevano un grande effetto, specie quando mi riempivo le orecchie col ruggito feroce del bialbero.

Ad aggravare la situazione fu l'acquisto di una 1750 berlina da parte di un altro "cacciatore" e di quella apprezzai la meravigliosa plancia centrale con i quattro strumenti ausiliari, per quanto continuasse a non piacermi il volante in plastica nera.

Ricordo ancora che giunsi per caso sul luogo ove era appena avvenuto un grave incidente; il posto era davanti alla spiaggia che frequentavo, ove c'era un lungo rettilineo; una delle due auto, coinvolte in un brutto "frontale" era una GTV grigio metallizzato che a mala pena si riconosceva. Mi rimase impressa la frase di uno dei poliziotti intervenuti sul posto: «aveva il cambio in quinta…».

Certo è che l'effetto di tutte quelle esperienze mi portarono a fare voto di dedizione eterna all'Alfa Romeo, consacrato dal fatto che praticamente tappezzai tutte le pareti della mia stanza con le immagini tratte dai depliant ottenuti in concessionaria, dove avevo anche ottenuto alcune copie della rivista «Il Quadrifoglio», diffusa gratuitamente dall'Alfa Romeo e dalla quale cominciai ad imparare i primi rudimenti tecnici circa il motore bialbero, i quattro freni a disco, ecc.

Capitolo 2

Arriva a casa la prima Alfa

Era l'estate del 1969 ed ero in vacanza con i miei in una località termale. Incontrammo degli amici della mia città che viaggiavano su di una Giulia Super (era appena uscito il modello '69).

Ovviamente nelle lunghe passeggiate serali provocavo ad arte il discorso sulle auto affinché mio padre sentisse i commenti entusiastici del proprietario: «…vibrano i vetri, il rumore è assordante, non si sente la radio, ma a 180 all'ora in autostrada chi se ne frega; l'emozione è forte. Quel motore 1600 spinge come un 3000». Intanto cercavo avidamente di assorbire quante più possibili nozioni tecniche sulla meccanica e constatai con piacere che l'allestimento interno era stato di molto migliorato; apprezzai in particolare l'adozione della plancetta centrale sotto il cruscotto, dove erano stati alloggiati gli strumenti supplementari della temperatura dell'acqua e del livello carburante; somigliavano molto a quelli dalla GTV!

Insistendo molto, riuscii a far provare la macchina a mio padre che, pur rimanendo molto compassato, non mascherava la sua soddisfazione. Fu allora che gli proposi di acquistare la GTV che nel frattempo Niki aveva messo in vendita, anche se sapevo dei molti chilometri percorsi e della sua recente disavventura di un colpo preso sulla coppa dell'olio che aveva comportato vari guasti meccanici peraltro riparati. Mio padre non

disse no; non commentò, ma era evidente che ci stava pensando, così come fu evidente che fu nefasto il colloquio avuto poi con mia madre, nel corso del quale riemersero inevitabili le problematiche già sollevate durante quella cena a casa, specie quelle che demonizzavano letteralmente le coupé; poi una macchina usata, non se ne parlava neppure. Ero disperato. Non se ne veniva a capo.

Dopo le ferie ci fu un nuovo elemento stimolante: nel garage condominiale apparve una 1750 berlina bianca appena acquistata e, dato che le vetture venivano lasciate aperte, non mancavo di esaminarla a fondo (col permesso del proprietario che effettivamente non se ne curava più di tanto: aveva semplicemente acquistato l'auto alla moda del momento) almeno un giorno si e l'altro pure. Praticamente ero sempre giù in garage, ove cercavo senza successo di portare mio padre ogni quando potevo. La mia azione di convincimento era comunque continua e martellante e così passò un altro anno e mezzo, durante il quale cercai di avere le mie prime esperienze di guida con mio padre e con alcuni amici già patentati, culminati una sera di una domenica d'inverno quando, approfittando dell'assenza dei miei, presi la 1500 e mi feci un giretto dell'isolato, con una paura infinita, ma anche con la soddisfazione di esserci riuscito senza problemi.

Il 1971 fu determinante; presi la licenza liceale, conobbi la mia attuale moglie e la patente di guida si avvicinava. Dopo gli esami di stato partii con un amico per una vacanza sul lago Maggiore e lì mi piaceva passare spesso da un concessionario Alfa che vendeva una 1750 GTV usata, giallo ocra, che mi faceva impazzire.

Ed ecco la svolta; ai primi di settembre un condomino propose a mio padre di acquistare la 1500 che in verità era in ottime condizioni ed aveva percorso pochissimi chilometri. Non so perché, non so come, non so se io ebbi influenza causale nella cosa, ma la vendita si realizzò!!! Immediatamente tornai alla carica con tutte le mie forze perché evidentemente il mio scopo era quello di far comprare un'Alfa a mio padre per poi usarla io. Volevo con tutte le forze una GTV, ma mi sarei anche "accontentato" anche di una Junior. Mio padre prese in considerazione

varie possibilità: andò anche a vedere e provare una GT "scalino" bianco del 1969, già con il cruscotto tipo 1750 (quello piatto delle serie precedenti davvero non mi andava giù) e con la plancetta degli strumenti supplementari tipo Giulia Super. La macchina piacque ed io ero già in brodo di giuggiole, ma c'era la storia della coupé e del fatto che a nessun costo come neo patentato avrei potuto guidarla autonomamente, così come aveva statuito mia madre (giustamente, dico oggi).

Il tempo passava, arrivammo ai primi di ottobre e nulla era ancora stato fatto. Infine una decisione fu presa: sarebbe stata un'Alfa, si, ma una berlina. Che fosse allora almeno una 1750!!! Una sera ci recammo dal concessionario del cui titolare era amico mio padre e scoprimmo che di 1750 berline nuove ormai ce n'erano in giro pochine: stava per essere lanciata la 2000 e quindi occorreva aspettare parecchio e non si poteva neanche scegliere troppo il colore. Tornai a casa deluso ed in silenzio; di auto non se ne parlò più per qualche giorno, fino a quando una sera mio padre tornando a casa mi buttò sul tavolo il depliant (che conservo ancora gelosamente) della Giulia Super 1600! Non sapevo se gioire o rammaricarmi; aveva scelto un'Alfa, questo era positivo, ma la Giulia che ormai era un modello non proprio nuovissimo. Va bè; meglio di niente. E così ai primi di novembre del 1971, quasi in concomitanza del mio diciottesimo compleanno, arrivò una fiammante Super color grigio indaco con i sedili in texalfa bordò. Per la precisione andammo a ritirarla presso l'officina del concessionario; alla prima occhiata diffidente constatai con piacere la presenza del nuovo volante di finto legno che ben si armonizzava col mogano della plancia; belli gli strumentini sulla plancetta sotto il cruscotto, per quanto quegli strumenti mi sembravano un po' "appesi": mi mancava la plancia della GTV o della 1750 berlina; fantastico l'odore Alfa DOC dell'abitacolo, sornione e potente il motore; pedaliera "sospesa", come era ormai già da un anno. Come d'uso all'epoca in una bustina c'era tutto il kit previsto e composto da libretto uso e manutenzione, carnet dei tagliandi programmati, il libretto dei punti di assistenza in Italia ed un portachiavi in pelle della concessionaria (lo conservo ancora

perché mio padre non lo usò mai); non mi piacevano i tappeti in gomma della "Daino"; li avrei preferiti in moquette, ma perbacco avevamo un'Alfa, finalmente.

Capitolo 3

Le prime esperienze alfistiche

A novembre compii diciott'anni ed avevo già in tasca il foglio rosa. Cominciai a frequentare la scuola guida e ad esercitarmi su di un'asmatica Fiat 600. La mia guida era già discreta, ma con poche lezioni migliorò sensibilmente, tanto che l'istruttore ritenne inutile superare il numero programmato di "guide".

La domenica era il giorno da me più atteso, perché mio padre mi lasciava guidare la Giulia! Ovviamente in sua presenza, come prescritto. Il cambio di quella macchina mi faceva andare in sollucchero, imparai istintivamente alcune semplici manovre e presi l'abitudine di poggiare in modo molto personale mano ed avambraccio sulla leva in II e IV, cosa che amo fare ancora oggi nello stesso modo.

Con la Giulia, oltre che ad imparare a guidare un'Alfa, sviluppai una notevole sensibilità ad ogni variazione, seppur minima, dei suoni, delle prestazioni e dell'efficienza funzionale della meccanica; una domenica feci rilevare a mio padre che secondo me su strada si sentiva un ronzio continuo che veniva del retrotreno. Lui quasi non voleva credermi, poi per puro scrupolo fece provare la macchina al capo officina della concessionaria che mi dette ragione e fece cambiare in garanzia addirittura tutto il differenziale.

Guidare la Giulia era un'emozione fortissima, mi piaceva immaginare che le mie braccia e le mie gambe diventassero un

tutt'uno con la macchina, ne assorbissero le sensazioni e con le scambiassero in maniera quasi simbiotica le informazioni giuste per una guida fluida, corretta e veloce. È bello constatare che queste emozioni siano rimaste intatte ancora oggi, quando con le mie attuali Alfa, quelle dell'epoca s'intende; ogni volta è come la prima volta, il cuore accelera, l'adrenalina sale, la soddisfazione aumenta fino quasi ad un estremo parossistico molto simile all'effetto di una stimolazione farmacologica.

Gli effetti del possesso e della guida di un'Alfa Romeo sono effettivamente stranamente simili a quelli dell'assunzione di cocaina. Un caso amico, coniando il felice termine di "Alfaina", li riassume così:

> Caratteristici gli effetti della ALFAINA sulla psiche, che si traducono soprattutto in temporanea euforia e sensazione di benessere; a 50 anni sembra di averne molto meno di 30. A queste corrisponde la percezione di aumentata sicurezza e fiducia in se stessi e nelle proprie capacità di meccanico/preparatore/pilota. La ALFAINA procura inoltre un consistente aumento delle capacità di azione, di concentrazione e una parallela diminuzione delle sensazioni negative. Può incrementare il desiderio di possedere più Alfa (un "binomio", un "trittico"– rigorosamente equipaggiati di "bialbero" — e si rischia anche il desiderio del "quadrittico"). Soggettivamente determina inoltre l'esaltazione del tono dell'umore a seguito dell'esposizione al suono dell'aspirazione (specie se con tromboncini). La persona sotto l'effetto della ALFAINA è in genere iperattiva, ipereccitabile (soprattutto nella fase di accelerazione in III marcia), molto loquace, intraprendente, socievole e portata al movimento, nonché a formidabili mangiate in compagnia di altri "Alfa addicted". In tali condizioni l'individuo sperimenta una sensazione di accelerazione dei processi cognitivi e di pensiero, che può manifestarsi anche in modo parossistico, fino ad espressioni esagerate di grandezza e di potenza, specie se si dispone dei 132 cv del motore da 2000 cc, con deficit delle capacità critiche, comportamenti bizzarri (personalizzazioni spinte), fino alle allucinazioni (dichiarare prestazioni straordinarie e consumi di oltre 15 km al litro), a eccessi violenti (accelerazioni parossistiche) e a stati psicotici conclamati (teorie strampalate su robustezza e longevità dei motori).

Questi concetti, solo del tutto recentemente stigmatizzati, corrispondono in effetti in pieno a quanto la guida di un'Alfa Romeo è capace di suscitare in un appassionato; ma tornando

alla Giulia di famiglia, fu grande la mia delusione, anche se mi aspettavo quanto sarebbe successo, quando in una seduta plenaria di famiglia i miei mi annunciarono che non avrei mai potuto usarla con la patente fresca fresca appena rilasciata. Del resto mio padre mi aveva promesso che avrei avuto un'auto tutta mia, ma quale sarebbe stata? Tutti i miei sogni più ambiziosi crollarono al suolo quando seppi che avrei avuto una Fiat 500 nuova di zecca. Ero fortunato, lo sapevo; molti dei miei amici coetanei non avevano questo privilegio, ma una Fiat e per di più a due cilindri non mi andava proprio giù; io che ambivo ai due carburatori doppio corpo, magari Weber (e non ai Solex che erano sulla Giulia che però avrei apprezzato in seguito per la loro maggiore regolarità) e soprattutto ai due alberi a camme in testa comandati da catena.

E così fu. Ai primi del febbraio del 1972 ebbi la mia prima macchina; la 500 appunto, una "L" di colore rosso aragosta. In un paio di anni percorsi molti chilometri con quella macchinetta che fu per me la migliore istruttrice, come tutti i possessori di quel modello sanno bene: guidare una 500 al limite non è facile; apprendere a fare bene la "doppietta" mi è poi stato molto utile ed oggi se riesco a volte a cambiare sulle mie Alfa senza neanche usare la frizione lo devo alla grande esperienza fatta sul "cinquino". Ma questa è un'altra storia.

Capitolo 4

Un acquisto mancato

La 500 mi stava stretta, non c'è dubbio, ma quello passava il governo e con le mie inconsistenti finanze non potevo di certo permettermi altro. Del resto il mezzo rispondeva pienamente alle mie esigenze di studentello al primo anno di Medicina, consumava pochissimo (nonostante gli tirassi il collo senza pietà in un misto di assurda richiesta di prestazioni e di rigetto verso il modello), si parcheggiava bene e… aveva i sedili ribaltabili, cosa che all'epoca era un "must" per un giovanissimo maschietto.

Non potevo però sopportare che un ragazzo mio coetaneo vicino di casa avesse avuto come prima macchina una Mini Cooper 1300 e poi nientemeno che un'Alfasud TI. Sebbene non stravedessi per questo modello, il divario con la mia 500 era grande e mi dava veramente fastidio vedere l'aria di sufficienza del mio "amico" che girava con il gomitino fuori il finestrino e quando accelerava schizzava via senza alcuna possibilità da parte mia di riprenderlo.

Riprese così il "martellamento" ai miei genitori. Mio padre, avendo cambiato lo stile della sua attività professionale non usava quasi più la Giulia se non per le ferie estive e, nell'estate del 1972 mi permise di percorrere con lui un lungo tratto autostradale; purtroppo in quell'occasione mi feci prendere la mano e la lancetta del contachilometri toccò insistentemente i 175 km/h. Nella mia folle infatuazione di quel motore non avevo re-

alizzato che ero stato sottoposto ad un test. Mio padre scosse la testa, mi impose di fermarmi ed affermò che «tu questo genere di auto non puoi proprio averla»; avevo rovinato tutto, ma che emozione! Il "tiro" di quella Giulia sembrava non finire mai.

Da allora passò un altro anno di tribolazioni; ormai ero però motorizzato e mi piaceva girare negli auto demolizioni a caccia di cimeli Alfa Romeo; trovai sul cofano di una Giulia accartocciata uno stemma Alfa Romeo di metallo smaltato degli anni '50, in buone condizioni e finito chissà come su quell'auto così recente. Ovviamente fa ancora parte della mia collezione di memorabilia. Mi facevano sognare le scocche spoglie di due GT, uno Junior riverniciato in un improbabile colore nero e una 1750 GTV color verde muschio, con il frontale completamente distrutto, che erano poggiate sul tetto di una costruzione di uno "sfascio".

Il dicembre 1973 mi portò una auto in sostituzione della 500 che avevo ridotto davvero ai minimi termini; era una Innocenti Mini Minor MK3, usata, rossa, di un'amica di famiglia. Fui ovviamente contento di avere un'auto più "prestazionale", a 4 cilindri, con un riscaldamento che finalmente non puzzava e col ventilatore che permetteva una buona climatizzazione d'inverno; ma non era ancora un'Alfa!

Nel 1974 una serie di gravi ed insanabili "incomprensioni" familiari (stavolta però le auto non c'entravano affatto), mi portò ad un'importante decisione: mi trasferii a studiare in un'altra sede universitaria. Questo fu per me un momento determinante perché, seppure ancora finanziato da papà, acquisii l'indipendenza tanto agognata e restituì (a me ed a casa) la tranquillità che era venuta a mancare. Affittai con un collega una ex casa colonica in campagna, pagando pochissimo e mi dedicai con impegno allo studio, conscio anche dei sacrifici che stavano facendo i miei per mantenermi fuori sede.

I soldi erano pochini, è vero, ma le mie esigenze erano anche piuttosto limitate, così cominciai a mettere da parte qualche risparmio, irrobustito dai guadagni di qualche piccolo lavoretto che riuscivo a fare sacrificando il tempo libero. Mangiavo alla

mensa universitaria con pochi spiccioli e mi negavo qualsiasi lusso, tranne quello di frequenti telefonate alla mia ragazza che facevo con pile di gettoni dai telefoni pubblici. La sede dell'allora SIP era vicino alla locale questura, quindi potevo ammirare le Giulia e le Alfetta che entravano ed uscivano spesso. Mi ricordo la macchina personale del Questore: una Giulia Super color blu olandese con interni in panno grigio, sempre tirata a lucidissimo e parcheggiata ad arte con le ruote sterzate. Una favola!

A si, dimenticavo: l'Alfetta. Avevo assistito quasi con diffidenza alla sua messa in produzione; la soluzione del transaxle col cambio posteriore mi lasciava perplesso; mi piaceva comunque molto, ma prima dovevo possedere un'Alfa "tradizionale". La scomparsa della scritta "Milano" dallo stemma e la contestuale all'istituzione del 1972 degli stabilimenti Alfasud di Pomigliano D'Arco, la comparsa della trazione anteriore e del nuovo motore boxer erano stati percepiti da me in maniera molto negativa; ma di questo parleremo più avanti.

Fatto è che la ritrovata tranquillità, le chiacchiere serali con gli amici e qualche risparmio da parte, avevano riaperto le speranze! Ricominciai a pensare ossessivamente ad un'Alfa tutta mia, ma il budget disponibile era davvero troppo limitato, anche se potevo contare sul valore della Mini che pensavo di dare in permuta.

Intanto avevo conosciuto Lello, una specie di venditore auto senza salone, che comprava e vedeva auto usate da ed a conoscenti; un giorno mi disse che aveva per le mani una 1750 berlina e mi propose di provarla. Quale migliore occasione della visita dei miei che tra qualche giorno passavano a trovarmi tornando dalle ferie? Detto e fatto; fissando ad arte l'appuntamento col venditore, feci in modo che mio padre vedesse la macchina che, blu olandese con interni in cinghialino maremma, aveva un prezzo conveniente ed era in ottime condizioni. Ovviamente non ci fu niente da fare, ma mi divertii a guidarla in un bel giretto. Lo stesso venditore mi propose successivamente una delle primissime Alfetta prodotte, che aveva rilevato da un anziano professionista, con pochissimi chilometri percorsi. Anche sta-

volta però il prezzo era per me troppo alto, così come lo era quello delle varie Alfa viste nei saloni e nella concessionaria Alfa Romeo della città dove abitavo; poi il colore di quell'auto era davvero assurdo: un amaranto chiaro veramente inaccettabile per me.

La febbre saliva, il desiderio era tanto, ma non riuscivo a trovare una soluzione, anche perché nelle mie intenzioni era di trovare una vettura piuttosto recente. Non potendo ottenere di meglio, mi ridussi poi a cominciare a guardare verso veri e propri scassoni, con anche una decina di anni sulle spalle, ma di prezzo abbordabile.

Intanto arrivò la primavera del 1975. La mia voglia di Alfa aumentava sempre più, anche perché avevo sotto gli occhi il bellissimo spider, un Coda Tronca 1300 del 1971, di un collega da noi soprannominato "il principe" per i suoi modi distaccati e artefatti. L'amico era davvero innamorato della sua auto e la curava molto più della sua ragazza, con le vivaci proteste di questa. Amava molto anche guidare e ricordo una sua frase famosa: «anche in autostrada a bordo non ci si annoia mai; c'è sempre qualcosa da fare, accendere una sigaretta, regolare la radio, controllare gli strumenti…».

Così cominciai a pensare proprio ad uno spider. In un salone di provincia giaceva abbandonata in un angolo una Duetto Osso di Seppia, primissima serie (credo che fosse proprio del 1966), ovviamente rossa. Andai a vederla e mi resi conto che le sue condizioni erano tutt'altro che buone. La vernice era un po' opaca, la capote era strappata e rattoppata malamente con l'intelaiatura saldata in più punti ed addirittura ancora "fratturata" in altri, un po' di ruggine qua e là, il sedile di guida sgangherato e strappato, le gomme "slick", i pannelli delle forte forati da improbabili altoparlanti e deformati. Una macchina di quasi dieci anni ed indubbiamente molto vissuta, con un libretto di circolazione che sembrava un elenco telefonico!

All'epoca non esisteva il culto delle vetture d'epoca, o per lo meno io ne ero lontanissimo; quella era solo una macchina vecchia ed in cattive condizioni. Il venditore però era molto suadente, disse che i chilometri segnati erano originali; non c'era

ovviamente da credergli in alcun modo, chissà quanti giri aveva fatto il contachilometri. Cominciai però a prenderla in considerazione. «Vieni domani e te la faccio trovare in moto». Onestamente non mi andavano giù tante cose: la leva del cambio a "siringa", il volante di plastica nera, la coda lunga (che dissennato, preferivo il "coda tronca"), la pedaliera dal pavimento ed un mazzo di chiavi tipo San Pietro che erano indice di serrature una diversa delle altre.

Comunque il giorno successivo la guidai e non so se effettivamente era così, ma a me che scendevo da una Mini sembrò un missile; anzi con le gomme lisce ad ogni curva era una scodata di potenza che mi impressionò molto. Il prezzo era conveniente, ma ancora non ce la facevo, anche se davo in permuta la Mini. Il commerciante evidentemente voleva proprio disfarsene e non solo mi fece un ulteriore sconto, ma mi propose la vendita rateale mediante le tanto temute "cambiali" che non avevo peraltro mai visto in vita mia. Mi feci qualche conticino e pensai che in un annetto potevo farcela. Gli dissi di si.

Ero molto preoccupato di quello che stavo facendo; mio padre mi avrebbe pelato vivo: un'Alfa Romeo e per di più poco più che un rottame di dieci anni e, ancora, una Spider, demonizzata più di una coupé in casa mia!!! Comunque il dado era tratto. Firmai un pacco di cambiali, mi augurai che il cielo me la mandasse buona e mi concentrai sul piacere dell'Alfa che stava per diventare mia. C'era purtroppo un problema burocratico che mi imponeva di rivelare precocemente la cosa a casa. L'assicurazione della Mini era intestata a mio padre e solo tramite lui avrei perciò potuto ottenere la necessaria voltura sulla "nuova" auto. Così, mentre il Duetto era ancora nell'autosalone, il giorno seguente feci il grande annuncio: non vi dico cose successe!!! «Ma sei un pazzo scriteriato!!! Un'auto di dieci anni e poi uno Spider; non hai pensato all'inverno? Vuoi ammazzarti con una 1600?» ed altre amenità del genere. Mi fu negata ogni forma di assistenza, questo me l'aspettavo, e la discussione fu troncata di colpo senza alcuna soluzione. Il problema dell'assicurazione era però determinante ed avevo le mani legate; non avevo alcuna possibilità di accendere una nuova polizza: le mie

finanze erano già sotto zero. Le successive conversazioni telefoniche col "comando" portarono solo a peggiorare le cose e solo l'intervento della mia ragazza (la "santa donna" di oggi) che mi pregò di "essere ragionevole" mi costrinse a recedere dall'acquisto, anche perché mi spaventò sufficientemente con l'ombra dei probabili cedimenti di una meccanica logora ai quali non avrei potuto fare fronte.

Così il giorno seguente, con la morte nel cuore, tornai dal venditore e lo pregai di annullare il tutto. Per fortuna fu comprensivo, le cambiali furono strappate e non se ne fece più nulla. Mi allontanai triste, senza voltarmi a guardare quello che era stato il mio sogno realizzato per qualche giorno.

Nel periodo successivo non ebbi per un pezzo il coraggio di parlare di automobili con i miei amici e colleghi e fui molto impegnato nella preparazione di un esame "tosto" che poi superai con molti sforzi.

All'Alfa ci pensavo, ma mi rendevo conto che i casi erano due: o compravo una macchina recente ed in buone condizioni (e ci volevano troppi soldi) o optavo per uno "scassone" ed in questo caso ci volevano lo stesso le risorse finanziarie per ripararla. A quel punto il diavolo ci mise del suo: un contadino che aveva una casa di fronte a quella dove abitavo voleva comprare una piccola auto per il figlio e mi aveva chiesto di vendergli la Mini offrendomi un buon prezzo, dato che la vedeva ogni giorno in piena efficienza. Immediatamente si rimise in moto tutto il meccanismo, ma dovevo prima risolvere i problemi dell'assicurazione.

Durante le vacanze di Pasqua, tornato alla mia città natale, riuscii a convincere mio padre, ormai allo stremo delle forze ma soddisfatto dagli ultimi progressi universitari, a variare l'intestazione dell'assicurazione. Sapeva bene perché volevo questo, ma lo fece senza troppa resistenza e mi disse «fai quello che vuoi, ma non venire poi a chiedermi nulla». Ormai niente poteva più fermarmi, non sapevo però che stavo per cacciarmi in uno dei peggiori pasticci automobilistici della mia vita.

Capitolo 5

La mia prima Alfa

L'acquirente della Mini era sempre disponibile, perciò mi dedicai con più calma alla ricerca di qualcosa che potesse andare. Gira e gira, ma niente andava bene; avevo preso di mira il salone dell'usato di una importante concessionaria, ma o il prezzo era troppo elevato (avevo perciò del tutto abbandonato l'idea della 1750 GTV) o se la spesa era alla mia portata, le vetture erano in condizioni pietose.

Ebbi anche la proposta dell'amico appiedato che abitava con me di comprare insieme un'auto che poi avremmo usato a turno. Ci pensai, ma evidentemente la cosa era vantaggiosa solo per lui; mi portò a vedere un GT 1300 I serie ("scalino", cruscotto piatto, pedali dal basso), originariamente giallo ocra e riverniciato malamente in un improbabile celeste metallizzato e con una bella erosione da olio per freni su di un parafango dalla quale affiorava il giallo ocra. Nel complesso, per il prezzo che costava, non era poi così male (a parte un impianto elettrico pietoso), ma non potevo accettare; l'Alfa doveva essere solo mia e poi il furbone voleva intestarla solo a lui; con gli amici lo avevamo soprannominato (neanche poi tanto bonariamente) "il serpone" o in alternativa "conte De Serponis" per la sua spiccata tendenza ad operare con astuzia e con ogni mezzo, anche se non senza una certa eleganza, ma nell'esclusivo suo interesse. Insomma non abboccai, anche se all'assicurazione ci avrebbe

pensato lui, il che mi avrebbe consentito di conservare la Mini che poi avrebbe voluto usare quando io avevo L'Alfa. Troppo complicato: dovevo avere pazienza: non volevo un'auto "part time".

Nel frattempo però "il serpone" aveva urgentemente bisogno di un'auto e perciò dato che le sue risorse erano un po' migliori delle mie, lo accompagnai in giro a sceglierne una, dato che ormai avevo in mano la mappa di tutti gli "scassoni" della provincia. La scelta cadde su di una Giulia 1600 prima serie, color faggio, praticamente stremata, ma col motore che tutto sommato girava ancora bene e pagata pochi soldi, se non ricordo male trecento mila lire del 1975 che per un'auto anche allora erano una somma bassissima. Al venditore non sembrò vero che qualcuno fosse interessato a quella povera Giulia che però fece il suo dovere in maniera veramente egregia per quattro mesi, precorrendo anche un buon numero di chilometri, senza neanche cambiare l'olio; il mio amico ragionava così: «perché, l'olio si cambia? Io lo aggiungo solamente quando lo consuma»; boh!

In autunno all'auto del "conte" accadde una sciagura tragi–comica. Una mattina, dopo essere stato all'università per una lezione, andò a riprendere l'auto che era malamente parcheggiata all'angolo di una strada, ma tornò subito indietro raggiungendo me che mi attardavo con alcuni colleghi; aveva la faccia bianca come un morto, le braccia che gli penzolavano inerti sui fianchi e i baffoni biondi che tremavano; mi guarda e fa: «mi hanno distrutto la macchina». Immediatamente tutto il gruppetto in cui mi trovavo accorse a vedere ed effettivamente davanti a quello spettacolo il consolare l'amico fu l'ultimo pensiero di fronte alla comicità della sua espressione. La parte posteriore della macchina praticamente era stata completamente divelta ed accartocciata da un camion della nettezza urbana che aveva fatto "stretta" la curva in velocità.

Riparare la macchina non se ne parlava neppure, sarebbe stato assolutamente antieconomico e il risarcimento da parte dell'azienda comunale chissà se e quando sarebbe arrivato. Pensammo allora di rivolgerci addirittura ad un demolitore che ritirò l'auto e fece un lavoro di "puzzle" con la parte posteriore di

una Giulia col frontale distrutto che aveva nel suo parco. Dopo una settimana la macchina era pronta ed esteticamente era venuta anche bene, peccato che in rettilineo procedesse con un moto a "serpentina" spaventoso. Il mio amico, che per la riparazione dovette cedere al demolitore tutti i diritti del risarcimento da parte del Comune (quasi una "gag" tratta dal film "Amici Miei") si accontentò di tenere per il momento l'auto così, usandola solo in città per brevi spostamenti. Ovviamente immaginate i salaci commenti degli amici: «Serpone, hai un'auto che va a serpentina; beh, che vuoi di più?». Ogni volta che lo incontravamo le risate erano irrefrenabili e spesso abbiamo anche rischiato la rissa, per le nostre intemperanze.

Ma torniamo alla mia Alfa che non c'era ancora. Un pomeriggio vedo a distanza in un piazzale la coda di una GT biancospino con tanto di cartello "vendesi" sul lunotto. Mi avvicino e ci giro intorno: la mascherina 4 fari della 1750 GTV!!!! Poi comincio a vedere cose strane: mancava la plancia centrale, c'era la plancetta appesa della Junior, i comandi del climatizzatore erano quelli dello "scalino", non c'era il lunotto termico, i sedili erano della Junior. La verniciatura era appena passabile, i cerchi erano senza borchie, ma nel complesso la vettura faceva colpo. Chiesi ad un negoziante che era nelle vicinanze di chi era quell'auto e mi disse dove trovarlo. Andai a parlarci e venni a sapere che l'auto era in realtà una Giulia Sprint GT Veloce 1600 del 1964 (aveva 11 anni!!!), che aveva un motore "preparato" e che per una piccola "bottarella" all'anteriore avevano trapiantato tutto il frontale di una GTV. In realtà proprio una bottarella non doveva essere stata, dato che avevano cambiato parafanghi, fascione anteriore, cofano, mascherina, fari e paraurti. Mi aprì il cofano e la vista di quel coperchio delle punterie lucido come uno specchio e di quei tromboncini di aspirazione "alla Niki" mi offuscarono la vista al punto da non vedere cose spaventose come ad esempio il radiatore "fissato" alla meglio con il fil di ferro.

Il motore c'era però, eccome: ruggiva alla grande ed un giretto dimostrò che spingeva davvero forte; la frizione non slitta-

va, il cambio era docile, preciso e non grattava. Insomma nel complesso mi piaceva e poi il prezzo era davvero buono: in pratica di poco superiore a quello che avrei ricavato vendendo la Mini; insomma mi rimanevano anche dei soldi per fare qualche piccola rifinitura. Presi tempo per pensarci e tornai a casa.

Ovviamente quella notte non dormii e non so come la mattina seguente mi trovai al notaio per la vendita della Mini. Povera macchinetta, come mi guardò triste quando la lasciai. Con i soldi in tasca e l'assicurazione disponibile, mi gettai a capofitto in quel baratro.

Avevo un'Alfa tutta mia finalmente e per di più molto simile alla 1750 GTV che tanto desideravo. Nei primi giorni la mia infatuazione era completa; non vedevo che gli interni di quella macchina erano un vero inferno: cavi appesi dappertutto che ricacciavo continuamente sotto il cruscotto; questo poi sembrava fissato in modo assai precario (era praticamente "appeso"), in marcia vibrava e le tolleranze intorno erano enormi; non so se funzionassero i comandi per la ventilazione; le maniglie erano traballanti e provenienti da tutte le versioni Alfa Romeo dal 1950 a quel momento; le guarnizioni dei vetri consunte fino all'osso; le gomme poi non le ricordo neanche; le serrature puramente ornamentali. E c'era ancora di molto peggio, tipo un impianto di aria condizionata opzionale, costituito da alcuni magnifici ed enormi buchi sul pianale. La felicità era comunque grande, arrivai persino a ripassare per un esame appoggiato ad uno dei suoi parafanghi.

La domenica facevo delle brevi gite fuoriporta e rimasi incantato dalla spinta e dal tiro che aveva quella macchina nelle stradine di montagna che percorrevo. Non mi importava che il contachilometri non funzionasse; il contagiri mi bastava. Gli strumenti del livello della benzina, della temperatura dell'acqua e della pressione dell'olio sembravano invece funzionare a dovere, salvo l'illuminazione notturna che era traballante e di un giallastro orrendo: forse erano montate le prime lampadine inventate da Edison.

Passarono un paio di mesi di felice incoscienza. Feci lucidare la macchina che ora esternamente si presentava davvero bene

e da un grosso pezzo di moquette di recupero, avuto gratis dal personale che stava rinnovando gli interni di un ufficio, mi ricavai dei bei tappetini blu scuro. In famiglia nessuno sapeva cosa avevo combinato, salvo la mia ragazza che non riusciva neanche a riprendermi tanto la mia gioia la sommergeva. In ogni caso neanche lei l'aveva ancora vista, dato che l'avevo solo descritta per telefono.

Capitolo 6

La sciagura

Ormai Natale si avvicinava; avevo finito gli esami della sessione autunnale, tutto era andato bene e speravo che in funzione di ciò mio padre accettasse le cose fatte. Chiamai allora la mia ragazza, le proposi di raggiungermi in treno, così avremmo fatto insieme il viaggio di ritorno con la "nuova" auto. Detto fatto; passammo insieme un bellissimo weekend, girando alla grande con la GT ed il lunedì mattina ci accingemmo a partire.

Le cose cominciarono subito male; la macchina non ne voleva sapere di avviarsi. Non si accendeva neanche il quadro; tutto muto. Dopo vari tentativi e controlli, scoprii che i fusibili erano stati tutti riparati con la stagnola dei pacchetti di sigarette ed alcuni non facevano contatto o lo facevano a loro piacimento; incredibile! Così si spiegava il funzionamento traballante di varie utenze elettriche dei servizi di bordo. Cambiati i fusibili finalmente partimmo.

In tasca avevo solo il denaro sufficiente per la benzina ed il pedaggio autostradale; neanche un caffè potevo comprare. Imboccai l'autostrada da Pescara in direzione sud, feci il pieno e via. Come sapete già il contachilometri non funzionava ed era la prima volta che portavo sull'autostrada la mia Alfa, così dopo un po' mi feci prendere la mano; non c'era assolutamente traffico (le autostrade di allora non erano quelle affollate di oggi e non c'erano gli autovelox); mi ritrovai ad oltre 5500 giri in V

con la macchina che sembrava un missile. Tutto sembrava andasse benissimo; Ortona, Vasto Nord, Vasto Sud, Termoli, Poggio Imperiale, la GT divorava l'asfalto che era un piacere. Controllavo spesso gli strumenti ausiliari; pressione olio e temperatura acqua erano a posto. San Severo, Foggia, il cartello "Cerignola 20 Km"; bene, pensai, mancano solo una novantina di chilometri da Bari, ormai è fatta.

Non l'avessi mai pensato! Non avevo considerato che mi trovavo ancora nel famigerato "triangolo delle Bermude" (Cerignola – Foggia – San Severo), un tratto autostradale denominato così da me ed i miei colleghi, dove avevamo registrato una lunga serie di guasti di tutti i tipi alle nostre auto (dall'esplosione di pneumatici, alla guarnizione della testata bruciata, alla rottura di bracci delle sospensioni e molto altro). Comunque da pazzo incosciente, ad alleggerire la pressione del piede destro non ci pensavo neppure. Temperatura acqua e pressione olio erano lì, perfette e rassicuranti. Ad un tratto un rumore violentissimo nel cofano motore e l'auto rallentava di colpo come se avessi inchiodato! Riuscii a controllarla e ad accostare, mentre dal vano motore saliva una nuvola di fumo blu!

Io e la mia ragazza rimanemmo attoniti a guardarci un istante e, aperto il cofano mi precipitai a vedere quello che era successo. L'olio motore aveva tappezzato tutto il vano e dal lato destro del basamento una biella luccicante spezzata affiorava da uno squarcio orrendo! Mi crollò il mondo addosso; mi sforzai di rimanere calmo mentre quasi piangevo, anzi forse lo feci davvero, non ricordo bene, anche perché pensavo alle pene spaventose che avrei dovuto subire a casa. Questa volta mio padre mi avrebbe tagliato i viveri definitivamente. E poi come si poteva riparare quello scempio? Quanto tempo ci sarebbe voluto? E dove avrei preso i soldi necessari?

Dopo un tempo di stupore che non so definire, cominciai di nuovo a ragionare e cercai di capire cosa era successo; trovai subito la soluzione: uno dei tappi conici che era sulla superficie posteriore del basamento si era svitato (lo trovai poggiato sulla testata nel pozzetto di una candela) ed aveva lasciato uscire tutto l'olio in pressione; la fusione era stata inevitabile con conse-

guente sbiellamento. Ma come era possibile che non mi ero accorto del calo di pressione? Ritornai al posto di guida, detti contatto e vidi che la lancetta dell'indicatore della pressione dell'olio era "incollata" nella seconda metà della scala, cioè lì dove doveva essere se la pressione fosse stata normale; già, ma il motore era irrimediabilmente spento! Un colpetto al vetro dello strumento e la lancetta crollò a zero! Dannazione non avevo neanche avuto la possibilità di spegnere a volo il motore!

Ormai era inutile rimanere lì a rodersi il fegato. C'era una stazione di servizio in vista e così la raggiungemmo a piedi e chiedemmo l'intervento di un carro attrezzi che non potevamo neanche pagare. Il carro attrezzi dell'ACI trainò l'auto fino ad una vicina officina convenzionata, dove ebbi l'assicurazione che avrei potuto pagare l'intervento e lo stazionamento al ritiro dell'auto. Il titolare fu così gentile che ci accompagnò alla stazione, dove con gli ultimi spiccioli raccimolati tra me e la mia ragazza riuscimmo a comprare due dei biglietti più economici per rientrare a casa con un treno che aveva carrozze di legno uguali a quelle dell'Union Pacific nel 1800; mancava solo l'assalto degli indiani.

Arrivammo in città ad un orario indecente; accompagnai la mia ragazza a casa sua e mi preparai ad affrontare la grande prova. Mio padre reagì esattamente come avevo previsto, ma la bufera si attenuò di molto forse quando constatò il mio grave strato di prostrazione e vide che non reagivo ai suoi giustissimi e vivaci rimbrotti. Volle alla fine che gli consegnassi i documenti dell'auto e disse che mi avrebbe fatto sapere le sue decisioni.

Passò uno dei Natali più tristi che io ricordi, anche perché ero appiedato e soprattutto senza Alfa; questa mancanza era particolarmente dolorosa ora che ne avevo provata e posseduta una, anche se per poco tempo. Ai primi di gennaio mio padre mi disse una sera che l'indomani mattina saremmo andati a Cerignola; non sapevo cosa aspettarmi, ma mi rallegrai comunque che qualcosa si muovesse. Sul posto rimanemmo pochissimo tempo; giusto quello necessario di accettare la bassissima proposta del titolare della ditta che evidentemente aveva già da par-

te un motore da “trapiantare” che proveniva chissà da dove e Dio solo sa che di che cilindrata e versione. Cercai timidamente di chiedere quanto sarebbe costato riparare la macchina, ma mio padre non ne volle sapere a nessun costo: «quello lì è solo un catorcio da rottamare, o da rabbercciare con quello che si trova in qualche autodemolizione e comunque non sarà mai una macchina affidabile», fu il suo commento.

Andammo via subito; ebbi solo il tempo di prelevare dal portabagagli alcune cosette che avevo recuperato per migliorare le condizioni dell’auto.

Capitolo 7

Arriva un'Alfa "ufficiale"

Me ne tornai in treno alla mia sede universitaria senza ormai alcuna speranza. Passò un mese, poi nel corso di una telefonata a casa mio padre mi disse: «come stai messo con gli esami?»; risposi che ne avevo appena fatto uno e che dovevo ancora cominciare a studiare per il successivo che avrei sostenuto però non prima di un paio di mesi. Quindi l'ordine perentorio: «cerca di essere a casa per giovedì prossimo». Un barlume di speranza si aprì nella mia mente; forse avrei avuto nuovamente qualcosa per spostarmi; probabilmente qualche utilitaria scassata; comunque a quel punto qualsiasi cosa andava bene.

A casa trovai un'atmosfera misteriosissima, nulla trapelava, né io osavo chiedere niente di specifico, se non il motivo per il quale ero stato convocato; ebbi risposte a monosillabi ed infine solo un «domani voglio mostrarti una cosa». Passai una notte insonne; era evidente che si trattava di un'auto, ma quale sarebbe stata? La mia fantasia era fortemente limitata da quello che era successo e non riuscivo a pensare a niente di meglio che a qualche scatoletta da sardine: un'altra 500? Un'altra Mini? O forse peggio, magari una orrenda 127 di qualche colore altrettanto orrendo? Me lo sarei meritato e non avrei di certo avuto di che protestare.

Il giorno successivo uscimmo a piedi: buon segno, pensai; la concessionaria Fiat è troppo lontana per una passeggiata. Poi il

percorso che conoscevo bene e che portava alla "mia" carissima concessionaria Alfa Romeo. Non volevo crederci; del resto nel suo salone dell'usato c'erano auto di tutte le marche e sapevo che mio padre poteva avere chiesto al concessionario suo amico una qualsiasi buona occasione. Scendiamo nel garage della concessionaria e mi trovo davanti una GT 1300 Junior, biancospino, modello 1970 o 1971, bella luccicante, con interni in texalfa nero e che sembrava mi sorridesse. «Ti piace?» disse mio padre. Ero così emozionato che non riuscivo a parlare; l'auto era veramente perfetta, con pochi chilometri dichiarati ed un unico proprietario. Mi sembrò che mancasse qualcosa il quel frontale a due fari (la 1750 era ancora la mia fissazione), ma questo non era un problema: un'altra coppia si poteva sempre aggiungere. «Questa è l'ultima auto che ti regalo; d'ora in avanti arrangiati tu»; così mio padre suggellò l'acquisto.

I primi giorni furono splendidi; questa volta tutto era originale e funzionava alla perfezione. Unica cosa che davvero non mi piaceva era che era istallato l'impianto a gas che però in seguito apprezzai per sua la economicità. Bastava comunque non usarlo per godere fino in fondo delle prestazioni del motore che, per quanto sensibilmente più basse della mia precedente GT di maggiore cilindrata; anche il sound era del tutto diverso, così come era "soffocato" dal filtro dell'aria della Junior.

Da un demolitore trovai subito a pochi spiccioli un volante Hellebore I serie in legno e lo montai al posto dell'originale un po' triste in plastica nera a due razze.

Capitolo 8

Due anni con la Junior

Io e le mia Junior eravamo un tutt'uno; la portavo dappertutto, persino a caccia ove una volta passai una brutta avventura: la semplice foratura di un pneumatico in piena campagna mi mise in crisi: non riuscivo a svitare i bulloni della ruota; prima che mi rendessi conto che occorreva svitare in senso contrario al solito (i bulloni autoserranti dei modelli Alfa degli anni 60 e 70!!!) passai un paio d'ore d'inferno.

Durante le mie scorrazzate autostradali approfittavo dei falsi piani per far prendere velocità alla macchina che era pur sempre un 1300 e, specie a gas, non è che poi fosse potente come mi aspettassi. Una sera mi spaventai molto, quando durante una brutta curva a sinistra, molto ampia e traditrice, la "chiusi" troppo in anticipo e mi trovai con il guard–rail a sinistra ed una macchina che stavo sorpassando a destra; complice l'asfalto umido, sentii l'avantreno alleggerirsi di colpo e l'auto iniziare a sbandare. Probabilmente solo per puro caso riuscii a non toccare i freni ed a riprendere il controllo dell'auto.

Ero tanto infervorato da quell'auto che mi avventuravo in improbabili sfide con la Fulvia 1.3 Coupé di un collega che, data la trazione anteriore, sul misto era davvero irraggiungibile.

In ogni caso, nel corso del tempo, dato che non avevo perso il vizio di girare per "sfasci", la macchina subì una trasformazione che la rese identica ad una 1750 GTV; ne trovai infatti

una quasi intatta dalla quale potei recuperare il mobiletto centrale, il rivestimento del tunnel posteriore ed una serie di tappeti in moquette blu scuro praticamente nuovi. Mi mancavano i fari interni e quelli non riuscivo proprio a trovarli: un giorno il solito demolitore me ne propose una coppia in ottime condizioni; poi scoprii che erano di una 124 coupé!! Comunque erano perfettamente intercambiabili con gli originali e, una volta al loro posto, facevano un figurone. Per la mascherina, mi affacciai in concessionaria, ma il prezzo mi fece scappare via subito; mi ingegnai allora a modificare quella esistente, tagliando alla giusta misura le modanature cromate e creando gli alloggiamenti per i fari praticando due fori sulla retina. Il lavoro venne molto bene e ne fui pienamente soddisfatto.

Mi mancavano i sedili con poggiatesta, ma quelli riuscii a trovarli molto più tardi, anche perché mi misi a cercarli seriamente solo quando subii un furto: si portarono il sedile posteriore completo, l'autoradio che avevo montato fortunatamente nel cassettino (altrimenti probabilmente mi avrebbero danneggiato il cruscotto per asportarla), la ruota di scorta ed altre cosette meno importanti. Con il risarcimento dell'assicurazione pagai i sedili anteriori e posteriori di una GTV che erano uno spettacolo e per di più già neri, come i pannelli laterali della mia macchina. Purtroppo una sera, il pastore tedesco del "conte De Serponis" pensò bene di distruggermi il rivestimento della panca posteriore. Fu lo stesso "conte" che però, con le lacrime agli occhi per la spesa, provvide a farmela ritappezzare.

Verso la primavera del 1976 cominciai purtroppo ad avere problemi al motore. Ogni tanto la macchina "andava a tre" ed il minimo era diventato irregolare, con la lancetta del contagiri tremolante; usandola a benzina la situazione migliorava un po' ma il problema rimaneva. Feci fare non so quante messe a punto complete, feci revisionare i carburatori, cambiai i supporti del motore, più volte le candele, tutta la cavetteria e persino la bobina, ma niente da fare. Fino a quando, per fortuna quando ero nella mia città natale per una breve visita a casa, su di una superstrada, mentre tornavo da una tranquilla passeggiatina con la mia ragazza, il motore ebbe un improvviso calo di potenza e

dallo scappamento si sprigionò una grossa nuvola di fumo blu. Accostai al lato della strada col motore che girava ormai a tre cilindri, aprii il cofano e col motore al minimo estrassi appena l'astina dell'olio: il ritmico sbuffare che ne venne fuori non lasciava dubbi: si era bucato un pistone. Dannazione!!!

Rientrai a bassissima velocità ed il giorno seguente portai la macchina in officina dal solito concessionario: la mia diagnosi fu subito confermata. Occorreva rifare il motore ed ecco che sfumavano in un attimo tutti i risparmi che avevo accantonato fino a quel momento. Ovviamente presi a frequentare l'officina per seguire i lavori; fu eseguita la revisione completa del motore con sostituzione dei pistoni, delle fasce, delle valvole e delle bronzine. L'esame del pistone danneggiato evidenziò che si era spezzato un raschiaolio e che lì era avvenuta la fusione con conseguente perforazione della parte laterale del pistone stesso.

In una settimana la macchina era già di nuovo su strada e me ne tornai ai miei studi, osservando con il maggiore scrupolo possibile le raccomandazioni circa il rodaggio del motore nuovo: far scaldare per bene, non superare mai i tremila giri per i primi mille chilometri, allo scadere dei quali avrei dovuto rifare la messa a punto ed avrei dovuto far riserrare i bulloni della testata.

Feci con cura il rodaggio e la messa a punto prescritta, percorsi molti km nel corso dei mesi successivi, ma il motore non si "scioglieva"; lo sentivo troppo pigro. Era regolare, questo si, ma le prestazioni mi sembrava fossero addirittura inferiori a quelle del vecchio motore. Feci rilevare ciò a chi lo aveva revisionato, ma le risposte ottenute non mi soddisfecero mai completamente. Un vecchio meccanico abruzzese che avevo conosciuto mi disse la frase fatale: «capita a volte; evidentemente l'accoppiamento tra pistoni nuovi e vecchie canne non è ottimale; solitamente si cambiano pistoni e canne insieme e queste devono essere già abbinate in fabbrica». Mi cadde il mondo addosso. Non ho mai saputo se la teoria di quel meccanico fosse esatta o avesse comunque almeno un briciolo di fondatezza, ma lo stato delle cose era quello; quel motore probabilmente sarebbe stato sempre così, tranquillo diciamo.

Ormai però i soldi erano stati spesi, non potevo accusare nessuno di una teoria aleatoria come questa; quando ne parlai in concessionaria mi risero in faccia e mi dissero di «usare la macchina, che il motore si sarebbe sciolto». Ma quanti chilometri dovevo ancora percorrere? Diciottomila non erano sufficienti?

Capitolo 9

E fu 1750

Passò un altro anno durante il quale apprezzai la mia GT solo per la sua estetica, dato che ormai le sue prestazioni "mutilate" non mi soddisfacevano più. In quel periodo però ero troppo impegnato con l'università; gli esami dell'ultimo anno mi assorbivano quasi completamente e comunque l'auto andava nel complesso bene: non consumava una goccia né di olio, né di acqua.

In inverno ci fu una grande nevicata, così straordinaria che ne parlò diffusamente il telegiornale; io non avevo il telefono a casa e mio padre, allarmatissimo, non ebbe altra soluzione per comunicare con me che inviarmi un telegramma urgente con l'ordine perentorio: «Metti antigelo radiatore, evitare rottura monoblocco causa gelo. Papà». Quel telegramma rimase appeso in esposizione su di un muro per molto tempo.

Nel frattempo il mio amico "Serpone", dopo una brutta sbandata sull'autostrada (quell'incosciente aveva cominciato ad usare la Giulia anche fuori città) si decise a cercare un'auto più sicura. Trovò una 1750 berlina I serie, credo che fosse del 1969, di colore celeste metallizzato, ma con la vernice mezza opaca e con un po' di ruggine qua e là. Costava però poco e il venditore era disposto a ritirare la Giulia. Mi chiese di andare con lui a vederla, cosa che ovviamente accettai di buon grado. A prima vista l'auto era poco più di un rottame e giaceva semisepolta di

pezzi di ricambio nella parte più buia di un'officina sporca e maleodorante; come l'aveva trovata non lo seppi mai. Chissà da quanto tempo era ferma; fatto è che controllammo che ci fosse acqua e olio, riempimmo di benzina le vaschette dei Weber, collegammo una batteria carica ed il motore si avviò senza incertezze al primo tentativo, mantenendo anche un bel minimo regolare. Incredibile!

Quella macchina che, a dispetto di qualsiasi previsione, andava veramente bene, riaccese violentemente in me la voglia della 1750 e di prestazioni superiori. La usammo spesso per giretti in provincia e ne apprezzai la potenza, la silenziosità e la bellezza del cruscotto e della plancia ausiliaria con i suoi quattro strumentini, cose che ancora oggi ritengo di uno stile insuperabile. Unica cosa che non mi convinceva era la temperatura dell'acqua che era sempre troppo bassa; difficilmente arrivava ai 70 gradi. Con mia lunga insistenza, portammo la macchina in officina e così scoprimmo l'arcano; il meccanico che era andato a colpo sicuro a controllare il termostato esclamò in puro dialetto abruzzese: «*Fregt! Au post du termostat ce stà nu pezzett de legnam*». Rimontato un termostato originale, il mio amico non ebbe successivamente più alcun problema con quell'auto, che continuò ad usare con la sua solita filosofia "minimalista": semplicemente aggiungere olio quando serviva; mai cambiare le candele, mai controllare le puntine platinate e così via.

La mia voglia di 1750 era grande; ricominciai ad arrovellarmi, ma, dati i trascorsi, avevo una paura gigantesca di ritrovarmi con la classica "gatta nel sacco", secondo l'espressione usata da mio padre per indicare un acquisto al buio che poi si rivela una fregatura. D'estate, dopo una sessione di esami particolarmente pesante, tornato a casa ebbi una soffiata: un anziano avvocato amico di famiglia aveva appena ceduto ad un rivenditore di auto la sua 1750 berlina. Conoscevo bene quella macchina e sapevo in che condizioni era; così telefonai all'amico e domandai spiegazioni; mi disse che aveva venduto l'auto solo perché aveva deciso di non guidare più e si offrì di intercedere con il rivenditore. Detto e fatto. La 1750 aveva circa ottantamila chilometri, era una seconda serie (gennaio 1971) ed era di colore

verde muschio, con gli interni in texalfa marroncino (cinghialino maremma). C'era poco da dire; tutto era perfettamente originale ed in ordine. Il rivenditore, a sua volta amico del proprietario, si offrì di buon grado di ritirare la mia GT e pretese una differenza davvero modesta.

Che bomba che era quel motore! Aveva un "respiro" infinito, la rapportatura del cambio sui quei 122 cavalli era così felice che l'auto era davvero "guizzante" come una creatura viva. Mi piaceva moltissimo e insperatamente piacque molto anche a mio padre che disse «finalmente hai comprato un'auto seria», dato che era una berlina.

Capitolo 10

Gli anni della 1750

Con la mia ragazza e la 1750 partimmo subito per una vacanza nell'allora Jugoslavia, che raggiungemmo dopo solo una nottata di traghetto e scorrazzammo per i bellissimi paesini affacciati sul mare. La macchina andava benissimo: era sorniona e potente; mi ci affezionai immediatamente.

Nell'albergo che ci ospitava vidi nel parcheggio una vecchia Giulia 1600, riverniciata in un improbabile azzurro simile al "Le Mans" dell'Alfa, con targa del posto e abbastanza raffazzonata. Una mattina, mentre facevo i controlli di rito al mio motore, si avvicina un ragazzo che riconobbi come uno dei camerieri che servivano al ristorante dell'hotel. Parlava un italiano stentato, ma comunque abbastanza comprensibile e mi fece i complimenti per la macchina; si vedeva che sbavava letteralmente su quel cofano aperto e ad un tratto tutto fiero mi disse che anche lui aveva un'Alfa Romeo, indicando la Giulia che avevo già notato. Subito dopo però aggiunse che il motore non andava per niente bene e che non aveva risorse neanche per farlo controllare da un meccanico. Ovviamente gli chiesi se potevo dare un'occhiata e ficcai subito la testa nel cofano.

Pulizia ed ordine non erano proprio le caratteristiche di quel motore; fili rappezzati alla meglio dappertutto, sporco da matti, fil di ferro qua e là per bloccare alcune componenti secondarie, la cinghia sbrindellata ed altri orrori. Cercai di non far trasparire

troppo il disgusto e gli chiesi di mettere in moto; il motore traballava, anzi andava a 2–3 cilindri, salvo poi a regolarizzarsi più o meno con l'accelerazione. Un disastro. Notai subito una importante perdita di benzina dal tubo in gomma che collegava i due carburatori Weber; c'era un taglio lungo almeno 4 cm dal quale zampillava allegramente e pericolosamente il carburante. Mi serviva un ricambio di quel tipo e non trovai di meglio di un pezzo di tubo del gas che fissai subito con due fascette nuove. Rimettemmo in moto e con soddisfazione constatammo che ora la benzina arrivava al secondo carburatore e che il motore andava un po' meglio; bastava accelerare meno per ottenere un risultato più soddisfacente. Dal bagagliaio della 1750 tirai fuori quattro candele Golden Lodge 2HL, usate ma ancora in buone condizioni, sicuramente migliori di quelle senza marca ad una punta, incrostate e nere della Giulia che smontai con profondo schifo; con un cacciavite cercai poi di regolare ad orecchio il carburatore "chiuso" e dopo un po' di tentativi e molta fortuna, la macchina riacquistò un minimo non perfetto, ma almeno accettabile. Abbassai il cofano ed invitai il nuovo amico a farsi un giretto di prova; partì a razzo rombando e tornò altrettanto di gran carriera dopo una decina di minuti: era raggiante; se avesse potuto avrebbe fatto piroette di gioia, cercò anche di abbracciarmi mi disse che l'auto non era andata mai così bene, che era una scheggia e che non sapeva come ringraziarmi.

Da quel giorno il servizio al tavolo divenne eccezionale; porzioni enormi, pezzi scelti e bis a volontà; la mia ragazza ed io dovemmo persino accettare l'invito dell'alfista a casa sua, ove si prodigò di offrirci ciò che aveva di meglio, compresi dei fantastici dolcetti casalinghi ed un liquore fortissimo alle erbe, il tutto fatto in casa dalla nonna.

Tornato ai miei studi, la 1750 mi servì fedelmente senza alcun problema. Completai gli esami e mi laureai nel marzo del 1978, entrando subito dopo come volontario nella clinica ove lavoro tutt'oggi.

Usai l'auto nei primi anni di professione e percorsi con lei molti chilometri, eseguendo solo la manutenzione ordinaria e

curandola con amore; con i primi guadagni l'avevo fatta anche riverniciare ed ero molto orgoglioso di lei, anche nei confronti dei colleghi più anziani di me che giravano in improbabili Renault coupé e Fiat 132, auto che comunque non avevano il sacro carisma alfistico. Mi capitava spesso di usarla per lavoro, percorrendo in un giorno anche 250 km tra andata e ritorno.

Nel tempo libero quell'auto segnò molti miei momenti felici e mi concesse generosamente tutto ciò che mi poteva dare, come quella volta che di notte percorsi a pieno carico (con la mia ragazza ed una coppia di amici con i quali avevo scommesso una cena) il tracciato della corsa in salita "Fasano Selva", tirando prima, seconda e terza quasi fino al possibile!!!! La lancetta del contagiri superò ogni volta i 7000, il motore resse benissimo, ma non lo stomaco della mia ragazza che mi costrinse il giorno successivo ad un lavoro incredibile di pulizia degli interni.

Nell'agosto del 1981, utilizzai la 1750 per un pellegrinaggio ad Hockenheim in Germania, ove assistetti al gran premio di F1. Nell'occasione riuscii addirittura a mettermi in un angolo del box Alfa Romeo, dove conobbi personalmente Carlo Chiti, mitico ingegnere e direttore dell'Autodelta ed i piloti Mario Andretti e Bruno Giacomelli, che raggiungevano il circuito a bordo di due Alfetta GTV6.

L'esperienza di vedere Chiti all'opera fu davvero emozionante ed indimenticabile; sentire poi lo spaventoso ruggito del V12 ad un paio di metri dagli scarichi determinò una scarica massiva di adrenalina; quell'esperienza ancora oggi mi fa fremere.

Capitolo 11

Gli anni delle Alfetta

Nei primi mesi del 1982 il contachilometri aveva già da un pezzo "fatto il giro" e si apprestava a compierne un altro. All'epoca non avevo il culto dell'auto d'epoca e la linea della 1750 cominciò a sembrarmi un po' superata; cominciai a provare una sana invidiuzza nei confronti dei colleghi che potevano permettersi un'auto nuova; anche il "Serpone" girava ormai in Alfetta 2000 blu, dopo aver avuto per poco tempo un'Alfetta 1600 che gli fu rubata e ritrovata "sforacchiata" a dovere perché coinvolta in un conflitto a fuoco con la polizia. Subentrò poi in me anche il desiderio di un maggiore confort, degli interni in velluto e soprattutto dell'aria condizionata, dato che molto spesso dovevo raggiungere in piena estate e di pomeriggio zone molto calde distanti anche un centinaio di km; ricordo che arrivavo sul posto in condizioni davvero miserrime e già stanco per il lavoro che dovevo compiere.

Qualche soldino lo avevo messo da parte e cominciai a cercare un'Alfetta. Del nuovo però neanche a parlarne, tutte quelle d'occasione che vedevo o erano catorci o costavano troppo (solita storia) e la mia vecchia 1750 da dare in permuta valeva poco.

E così, in un momento di esaltazione maniacale ed insensibile ai segnali di allarme che provenivano da me stesso, caddi nelle grinfie di un losco venditore di auto usate che ritirò la mia

1750 e, con un pugno di lire di differenza, mi consegnò un'Alfetta I serie, con lo scudetto della II serie, di un lucidissimo color panna, con gli interni di panno marrone, i vetri azzurrati e con l'aria condizionata. Apparentemente l'auto si presentava molto bene, anche perché la targa nuova faceva un figurone, ma dopo poco l'aria condizionata smise di funzionare (si ruppe proprio il compressore), scoprii che in origine il colore della carrozzeria era un altro (grigio medio metallizzato) e che l'impianto elettrico (specie quello della strumentazione) era puramente ornamentale. Dopo qualche migliaio di chilometri poi il motore (che onestamente sentivo in forma) cominciò a consumare acqua in quantità sempre crescente e la temperatura andava alle stelle; insomma la diagnosi era facile: problemi alla testata.

L'auto andò in officina e la testata smontata rivelò una crepa. Il ricambio nuovo costava una cifra davvero esagerata e, oltre tutto, si scoprirono altri lavori da fare per restituire la piena affidabilità alla vettura; oltre tutto anche il compressore dell'aria condizionata era da sostituire. Il meccanico, che conoscevo da anni, cominciò a girare per i demolitori alla ricerca di una testata usata (sull'Alfetta 1800 montava benissimo quella della 1750 di cui erano pieni gli "sfasci"), ma nessuna andava bene; ogni volta era la stessa storia: ne portava una in officina, la puliva a dovere, la misurava e riscontrava che era stata già spianata più volte e che quindi era troppo "bassa". Le settimane passavano ed intanto giravo con la Giulia che papà ormai mi aveva concesso (dato che mi serviva per lavorare) e che però all'epoca (mi vergogno a dirlo) mi sembrava troppo "fuori moda", sebbene fosse una vera bomba.

Eravamo ad un punto di stallo, quando una coincidenza mi venne in aiuto: un cliente del meccanico aveva un'Alfetta 1800 fortemente incidentata ed irriparabile, ma con il motore con pochi chilometri. Il tipo mi propose di acquistare la mia auto, sulla quale trapiantare il suo motore e godere così della massima parte risarcimento che avrebbe avuto dall'assicurazione. Approfit-

tai dell'occasione e ricavai una cifra molto prossima al valore della mia 1750 e della differenza che avevo sborsato per l'Alfetta. Tutto sommato mi era andata bene, ma ero però a piedi e rimpiangevo la 1750.

Ed ecco di nuovo il caso: una domenica mattina ero di guardia e me ne andai in clinica con il solito quotidiano; alla rubrica "compro e vendo" leggo: «Alfetta GT 1750, unico proprietario, pochi chilometri, cerchi in lega; telefonare al…». Come Alfetta GT 1750? Non esiste l'Alfetta GT 1750, ma la 1800 al massimo; insomma una prima serie! Telefono subito e mi risponde un signore gentilissimo che scopro essere un collega che lavorava nella clinica proprio di fronte alla mia.

Il giorno successivo vidi per la prima volta la macchina che era effettivamente una GT milleotto I serie del 1975, colore blu pervinca metallizzato, con cerchi in lega "millerighe" originali ed interno in texalfa beige. La macchina aveva percorso solo 30 000 chilometri ed era uno splendore: perfetta ed originale in ogni dettaglio. Dannazione, non c'era l'aria condizionata!!! Pazienza. Mi chiese una cifra leggermente superiore alle quotazioni del momento e, ovviamente, superiori alle mie possibilità. Il collega anziano era però bonario e molto accomodante e mi propose di versare un acconto e di pagare poi il resto un po' per volta, appena ne avevo la possibilità.

Così fu. La mia "nuova" GT era veramente favolosa; sembrava di guidare un'auto davvero nuova. Solo una cosa non mi andava a genio: la manovrabilità del cambio. Sapevo bene di quel problema delle Alfetta, determinato dai lunghi rinvii per il comando del cambio posteriore, ma onestamente avevo pensato che ciò fosse un'esagerazione, dato che la mia precedente Alfetta aveva un cambio davvero perfetto, preciso e morbido come il burro. Scoprii poi che quell'Alfetta berlina era forse l'unica alla quale andasse bene il cambio e dovetti per forza di cose abituarmi alla seconda che si impuntava ed alla complessiva "legnosità" del comando. Percorsi alcune migliaia di chilometri senza problemi, salvo quello del consumo che era inspiegabil-

mente superiore a quello della berlina e della 1750 e nel giro di pochi mesi riuscii a pagare completamente il paziente collega, il quale era contento di avere ceduto l'auto ad un appassionato e di poterla vedere frequentemente dato che lavoravamo nello stesso ospedale.

Nella primavera del 1981, feci montare la sospirata aria condizionata da un installatore che utilizzava componentistica originale Alfa Romeo; mi costò un botto, ma era eccezionale; dalle bocchette usciva un freddo davvero polare! Ricordo che l'anno successivo, ad agosto, in vacanza con la mia ragazza a Firenze, una notte faceva così caldo che non trovammo di meglio che uscire e fare un giro in macchina con la benedetta aria condizionata "sparata" al massimo.

La convivenza con l'Alfetta GT fu felice (ebbi solo qualche problemino di ruggine sul contorno dei cristalli anteriore e posteriore, tipico dell'Alfetta), la tenni come un fiore all'occhiello, mi servì fedelmente nel lavoro, nel tempo libero e, nel 1984, servì anche come macchina d'onore al mio matrimonio. Dopo la cerimonia, lustratissima, ci portò via felici rombando come al solito.

Capitolo 12

Abbiamo bisogno di una berlina

Dopo tre anni di onoratissimo servizio e molti chilometri percorsi, la prima gravidanza di mia moglie mi convinse che una coupé non era proprio l'ideale per le nostre esigenze; era ora di un'auto nuova, ma veramente nuova stavolta.

Un'occhiata alla produzione Alfa del 1985:

- Arna: neanche a parlarne;
- Alfasud Sprint: no, era coupé;
- Giulietta: non sopportavo il disegno della strumentazione, troppo da *Guerre Stellari* e troppo diversa da quella tradizionale Alfa;
- Alfetta berlina e GTV: ne avevo già avute due e comunque la berlina costava troppo;
- Alfa 6: troppo grossa, costosa ed inoltre non mi piaceva la linea a "mattone";
- Spider: fuori discussione per i 2 posti secchi;
- 75: la vedevo come un camuffamento della Giulietta e poi quelle bande laterali nere…

Se allora avessi avuto l'esperienza di oggi avrei senz'altro scelto una Giulietta o una 75 e soprattutto la prima che aveva una linea fortemente personale e la meccanica che a me era tanto cara, specie la 1600 che era senz'altro la più equilibrata

di tutte le versioni e con forse il miglior rapporto costo–beneficio.

Fui invece attratto, spinto soprattutto dalla curiosità e dalla voglia di provare qualcosa di diverso, dalla 33 nella versione Quadrifoglio Oro che col suo motore boxer da 1490 cc e 95 cavalli mi sembrava che offrisse molto ad un prezzo che potevo permettermi nonostante le spese che avevo affrontato per mettere su casa.

Allora, visita allo storico concessionario di Bari, la "Levantauto"; la "SIA" ormai non esisteva più; riuscii a spuntare un ottimo prezzo dato che non offrivo la permuta (l'Alfetta GT la cedetti ad un collega anziano che voleva regalarla al figlio) e mi accontentavo di quella disponibile, di colore oro metallizzato, con interni in una specie di tweed marrone, aria condizionata, vetri elettrici, chiusura centralizzata e con la corona del volante in finto legno. Insomma tutti gli orpelli tecnologici che desideravo.

E così la nuova 33 andò a fare compagnia nel box alla Giulia di papà che nel frattempo avevo acquisito, dato che mio padre ormai non guidava più. E qui bisogna aprire un inciso, dato che a fine anno commisi il più grande misfatto della mia vita automobilistica.

La Giulia aveva solo 17 000 km; era praticamente nuova ed il motore non si era ancora "sciolto" del tutto. Come feci a cedere alle lusinghe di un simpatico signore un po' anziano che me la chiese solo perché voleva un'auto economica, ma con pochi chilometri, non so. Oggi mi sembra assurdo che mi sia separato da un'auto così preziosa, anche da un punto di vista affettivo; un'auto che in quattordici anni era ancora come mamma Alfa l'aveva fatta (non un'ammaccatura, non un graffio, interni più che perfetti, ecc.) e che oggi avrebbe un grande interesse per le sue condizioni di originalità e conservazione.

Da qualche anno mi sono tormentato a lungo per questa inescusabile leggerezza, anche se, pur condannandomi duramente, mi sono anche concesso tutte le attenuanti relative al fatto che allora il peso economico di una vettura da 1600 (non beneficiata

da alcuno degli sgravi oggi concessi alle vetture d'epoca) incideva troppo sul mio bilancio, che non avevo spazio sufficiente (mettere tutte e due le vetture nel box era indubbiamente difficile per lo spazio limitato); insomma la ragione aveva vinto sul cuore e la Giulia se ne andò via in cambio di novecentomila misere lire di allora. Mio padre, dal notaio, non parlò, non disse nulla: si stava separando da un pezzo della sua vita, ma si rendeva conto che razionalmente era giusto così e che forse la sua Giulia così avrebbe continuato ad esistere attivamente. La storia di quella Giulia non è però finita, ma di questo parleremo più avanti.

Capitolo 13

La crisi esistenziale di un alfista

E torniamo alla mia nuovissima 33: il boxer spingeva da paura, è vero, riuscivo a superare in autostrada i 180 con facilità, ma guidavo pur sempre un'auto di classe inferiore a quelle che avevo avuto (almeno così mi sembrava); non riuscivo poi ad adattarmi alla posizione di guida che era condizionata all'architettura particolare dell'auto; la 33 era una via di mezzo tra una berlina ed una monovolume e per ricavare lo spazio interno, secondo me, si era sacrificata proprio la posizione di guida, con il sedile bassissimo a pochi cm da terra e con la posizione obbligata delle braccia troppo alta per me che sono di statura media. Il sedile posteriore era poi una vera tortura, con quella spalliera quasi verticale concepita per ricavare uno spazio accettabile del bagagliaio; la coda poi, sempre secondo me, era la parte meno riuscita dell'insieme: troppo tozza e corta. Avrebbe dovuto essere più lunga di almeno 20 cm per una linea più filante; ma così sarebbe stato difficile realizzare il portellone posteriore che era uno dei punti di forza del modello.

Dopo un po' cominciai inoltre a sentire imperiosa la mancanza del suono del bialbero e della sua favolosa vista quando aprivo il cofano; quell'auto mi sembrava un'estranea, la guardavo con una sensazione strana di diffidenza e sempre più di disapprovazione, insomma stava diventando insopportabile.

Non parliamo poi di quanto mi mancasse la trazione posteriore che avevo abbandonato sconsideratamente in favore della anteriore che dopo un po' mi costrinse a guidare in modo diverso e comunque in un modo che non volevo accettare.

Mi dissi che anche Giuseppe Busso, uno dei più importanti progettisti della scuola di Orazio Satta Puliga (scuola dalla quale derivano i maggiori capolavori motoristici dell'Alfa: dall'Alfona 1900, al nostro amatissimo bialbero, all'intramontabile V6), aveva in mente di realizzare una trazione anteriore e si addolorò molto quando fu estromesso per motivi aziendali dal progetto Alfasud.

Uno dei miei più gravi pregiudizi, ora me ne rendo conto, è stato sempre quello di considerare l'Alfa Romeo quasi come un'entità fisica ed unica e, peggio ancora, di identificare la marca con solo il pur meraviglioso trentennio (1963–1993) della sua produzione nel corso del quale sono stati sviluppati essenzialmente il progetti 105–115 e cioè quello relativo alla Giulia e suoi derivati (comprese la Montreal).

Questo è stato per me un errore capitale, specie perché ho ritenuto che dopo quel trentennio l'Alfa Romeo avesse tradito molti suoi clienti perché, a parte le considerazioni di marketing e di immagine, era passata alla produzione di prodotti sensibilmente diversi da quelli precedenti, avvalendosi (per volontà o per obbligo) anche di piattaforme e joint–ventures estranee al suo stretto ambito.

Non potevo però sbagliare di più a non considerare che l'Alfa Romeo è sempre stata "fatta", sostenuta e rappresentata da Uomini (con la u maiuscola), con le loro idee, intuizioni, scelte, a volte spontanee, a volte condizionate dalle contingenze del momento o dagli ordini superiori dei capo progettisti. A riprova di ciò è che Busso, abituato da Satta Puliga ad una notevole indipendenza progettuale, dette addirittura prematuramente le dimissioni quando ciò non gli fu consentito dopo che lo stesso Satta Puliga scomparve.

Non mi resi conto che una grande Fabbrica come l'Alfa Romeo non potesse andare contro corrente, senza tenere conto dell'evoluzione delle automobili anche in fatto di risparmio e-

nergetico, rispetto dell'ambiente e costi di produzione: un'auto è sempre frutto dei tempi in cui deve essere progettata e prodotta.

In definitiva, l'orientamento dell'Alfa Romeo dell'epoca, le vicissitudini dell'Alfasud (avevo mal digerito la scomparsa della scritta "Milano" dallo stemma), la progressiva avanzata di nuove soluzioni tecnologiche e poi l'assorbimento da parte della Fiat, mi portarono proprio in quel periodo a cominciare a considerarmi "orfano" perché la mia idea sull'identità di marca e sul quadrinomio indissolubile (benzina, carburatori, trazione posteriore e classico cambio Alfa) andava purtroppo progressivamente perdendo consistenza.

Capitolo 14

Gli anni "bui"

Ero in crisi: in me si era acceso un fiero conflitto tra voglia di innovazione e nello stesso tempo di conservazione di tradizionalismo, il tutto complicato dal desiderio di maggiori prestazioni, confort e gadget tecnici; lo stile dell'epoca non mi andava a genio, non mi piacevano le rivisitazioni delle linee tradizionali, le nuove strumentazioni, non riuscivo a concepire l'idea che andava sempre più prendendo corpo di veicoli polifunzionali, l'alimentazione a gasolio era un incubo. Insomma non mi ritrovavo nel tempo in cui vivevo.

A peggiorare definitivamente le cose fu un viaggio in Sud Africa nell'estate del 1986; andammo a trovare un cugino di mia moglie che aveva fatto fortuna laggiù e passai venti giorni alla guida di una grossissima auto tedesca fornita di uno spaventoso V8 a benzina di 3,8 litri di cilindrata. Non ne nomino marca e modello per pudore, ma rimasi molto impressionato da quella macchina. A parte l'eleganza, la comodità estrema dell'abitacolo, i colori ed il disegno tradizionale del cruscotto e della strumentazione mi colpì molto il silenzio che regnava nell'abitacolo; appena usciti dall'aeroporto e fermatici ad un semaforo non riuscivo a percepire alcun rumore e c'era un'assenza totale di vibrazioni, tanto che chiesi se il motore si era spento. Il fiero proprietario sorrise e accelerò facendo riprendere la marcia in un sussurro.

Nei giorni successivi quelle sensazioni si amplificarono ed aumentarono il mio conflitto interno; quelle portiere si chiudevano con un tocco ed un rumore ovattato eccezionali; la chiusure centralizzata era inavvertibile, così come i flussi d'aria del climatizzatore automatico.

Il colpo di grazia fu quando, con me alla guida, percorremmo una superstrada che collega Johannesburg con Kimberly; 230 km di nastro nuovo levigato a 6 corsie, praticamente tutta rettilinea. Alla partenza il proprietario dell'auto mise un foglio di carta sul tachimetro per coprirlo e mi disse «guida come sei abituato sulle tue auto»; la strada era deserta e dopo una mezz'ora mi chiese «questa è la velocità tua abituale?» e tolse il foglio: stavo andando a 220 nel silenzio assoluto, senza alcuno stress di guida e conversando tranquillamente a bassa voce. Percorremmo i 230 km in poco più di un'ora ed io non volevo credere all'orologio!!! Vero è che consumava come un jet in fase di decollo, ma lì la benzina costava meno la metà che da noi.

E non servì a distogliermi da quelle nuove insane sensazioni neanche la visita al concessionario Alfa Romeo di Johannesburg, dove erano esposti due rarissimi esemplari di Alfetta GTV con motore V6 da 3000 cc, assemblati nella filiale Alfa Romeo del Sud Africa e preparati dall'Autodelta per le corse su pista.

Insomma al rientro in Italia vendetti la 33 e passai… alla concorrenza.

Capitolo 15

Il ritorno

L'allontanamento però durò solo due anni. Il ricordo dei tempi felici col bialbero era forte, cominciava a sfumare l'entusiasmo della novità e prese piede in me una nuova doppia concezione dell'auto: da un lato lo strumento freddo ed asettico per lavoro, dall'altro quello che mi suggeriva il cuore e la passione, libero da qualunque condizionamento utilitaristico.

Andai a ripescare il grosso cartone pieno di depliant, libri, gadget e memorabilia Alfa Romeo dei miei tempi migliori; trovai e comprai una collezione completa della rivista Quattroruote (dal 1957 alla data di allora) sui cui fascicoli rileggevo ossessivamente le prove di GT, GTV, 1750 e Giulia; la fiamma si riaccese più rigogliosa di prima.

Rivolevo un GT, l'auto che mi aveva fatto sognare, la mia prima Alfa, rivolevo ascoltare il suono del bialbero, volevo rificcare le mani nel cofano motore, volevo riavere tutte le sensazioni alle quali avevo stupidamente voltato le spalle. Ogni cosa che ricordava vagamente un'Alfa degli anni 70 scatenava una ventata di ricordi e faceva aumentare la febbre: una volta non volevo più uscire da un ascensore appena montato perché all'interno si sentiva quell'odore particolare ed inconfondibile dell'abitacolo delle Giulia; gli appassionati lo conoscono bene e sanno cosa voglio dire. Ero pronto al ritorno.

Cominciò la ricerca presso i concessionari Alfa Romeo, ma all'epoca le Giulia erano considerate solo auto vecchie ed in disuso, quindi molte di queste erano state rottamate e trovarne una in condizioni accettabili non era facile.

La visitina al solito concessionario rimase infruttuosa e così telefonai ad un altro della mia città. Il figlio del titolare, che poi scoprii conoscere da tempo, mi disse che in garage avevano addirittura due GT. Mi imposi la calma e rimandai la visita al giorno successivo.

Così mi fu presentata la prima GT; era una II serie, costruzione 1972, rossa. L'auto si presentava bene solo a distanza; la carrozzeria era stata malamente riverniciata senza smontare niente e c'erano tracce di vernice sulle guarnizioni (che erano un disastro), sulle maniglie e persino sotto forma di aloni sui vetri. I paraurti erano mediocri ed uno di questi appariva raddrizzato a colpi di martello. L'interno era anche peggio: da sotto il cruscotto pendevano cavi di ogni colore, alcuni giuntati e isolati con nastri dei colori più disparati; le cornici degli strumenti erano danneggiate dai numerosi smontaggi non ortodossi eseguiti nel tempo; la fascia in mogano del cruscotto era forata perché erano stati montati strumenti supplementari, poi rimossi; i pannelli degli sportelli erano un disastro e di colore diverso da quello della tappezzeria. Il vano motore poi mi impressionò molto negativamente; olio dappertutto, disordine, insomma un disastro. La misi in moto, ma niente da fare; il minimo traballante ed il "sound" scarburato e volgare delle marmitte sfondate. Ero preparato a questo; all'epoca trovare una vettura di quel genere in ordine ed in vendita era molto difficile, dato che il mercato per quel genere di mezzi era praticamente inesistente. Chiesi il prezzo per pura curiosità, non era neanche eccessivo, ma francamente i lavori da fare erano troppi, la voglia di usarla subito era grande e mi ricordava troppo le condizioni disperate della mia prima GT.

Chiesi allora dell'altro GT e il venditore scosse la testa; «è ferma da molto tempo e non è presentabile»; alle mie insistenze mi portò nel lato più buio del garage e così mi apparve uno degli ultimi esemplari dello "scalino" 1300 Junior, immatricolato

nel 1969. La macchina era coperta da un notevole strato di polvere, tanto che a malapena riuscivo a riconoscere il blu olandese della carrozzeria, ma mi colpì ugualmente lo stato di alcuni particolari, come i paraurti con ancora integri e perfettamente allineati, lo scudetto e la mascherina altrettanto sani e ben montati; l'auto insomma dava una sensazione di "compattezza" e di originalità. Esaminai l'interno; pedaliera "bassa"; tutto sembrava originale ed al suo posto; il cruscotto era crepato (sempre il solito dannato difetto), i sedili erano da ritappezzare, ma, lo ripeto, la macchina mi fece una buona impressione; aprii con fiducia il cofano motore: il vano era ricoperto da uno spesso strato di polvere, ma era asciutto e ordinato, con tutte le sue targhette ed etichette originali al loro posto. Anche il bagagliaio si presentava in buone condizioni ed in esso trovai la borsa originale degli attrezzi con la sua dotazione completa.

«Cerchiamo di metterla in moto?». Il commerciante si accorse del mio inaspettato interesse e collegò al volo una batteria, dopo aver controllato che i liquidi fossero a posto. Dopo qualche istante di avviamento (necessario per riempire di benzina le vaschette dei Weber) il motore partì al primo tentativo, incredibile! Il suo suono era il solito, caldo e piacevole al quale ero abituato; le marmitte non sfiatavano, il minimo era abbastanza regolare. Spensi subito il motore, non prima di aver constatato con piacere il funzionamento della strumentazione: la lancetta dello strumento della pressione dell'olio si era portata come di regola ben oltre la metà della scala.

Un'occhiata alla documentazione mi rivelò che la macchina aveva avuto un solo proprietario; il libretto e le targhe (con la sigla della mia provincia) erano originali; nel cassettino del cruscotto c'erano il libretto uso e manutenzione ed un foglietto dove erano annotati tutti gli interventi di manutenzione eseguiti; l'ultimo (cambio olio, candele e filtri) risaliva a tre anni prima ed al chilometraggio di 78 000 chilometri; solo tremila in meno di quello che riportava ora lo strumento sul cruscotto. Tutto ciò confermava quanto riferito dal commerciante e cioè che si trattava di un'auto ritirata in permuta e ferma ormai da almeno due anni.

Il seguito potete facilmente immaginarlo; il mezzo era interessante, sincero e poi dal primo momento che l'avevo vista avevo capito d'istinto che sarebbe stata mia; le trovai un ricovero in garage e me la portai a casa il giorno successivo.

Capitolo 16

Un'Alfa ringiovanisce il proprietario?

Probabilmente sì, dato che dopo l'acquisto mi sentii subito risollevato, pieno di energia ed ottimismo, come non mi capitava da tempo. Avevo di nuovo in mano la realizzazione del sogno della mia gioventù!

In ogni caso, tra i problemi di lavoro e la gravidanza difficile di mia moglie, passò quasi un mesetto prima che riuscissi a mettere le mani sulla mia GT.

Prima fu la volta di una pulizia a fondo; poi portai la macchina dal mio vecchio meccanico, lo stesso che mi aveva rifatto il motore della mia GT che avevo avuto anni prima e del quale comunque mi fidavo perché la non riuscita di quell'operazione non poteva in alcun modo essere legata ad una sua mancanza. Avevo assistito personalmente al montaggio a regola d'arte di tutti i ricambi presi da confezioni originali Alfa Romeo.

Il responso del meccanico fu ottimo. Praticamente i lavori furono limitati ad una completa messa a punto (compresa la registrazione delle punterie e dei carburatori) e alla revisione dei freni. Dato che poi era davvero un pignolo, il meccanico provvide poi a riverniciare il cassoncino del filtro dell'aria ed il radiatore, oltre ad eseguire una lucidatina al coperchio delle punterie: il motore era uno splendore!

Cominciai così ad usare subito la vettura, col piacere e l'emozione di un tempo, anzi ancora di più, visto che erano sen-

sazioni ritrovate dopo essere state tanto desiderate. Peccato che ci fosse la dinamo e non l'alternatore e così dovetti abituarmi a dosare con parsimonia i dispositivi elettrici di sera nella marcia in città per non rischiare di rimanere senza batteria. Avevo scovato una strada secondaria fuori città, con un percorso misto davvero interessante e mi piaceva andarci spesso per ripassare le tecniche di guida delle Giulia, pennellare le curve con la giusta marcia, rimanere sempre in coppia, riassaporare le sensazioni di precisione dello sterzo non servoassistito (così come deve essere perbacco!), ascoltare con il finestrino abbassato il gorgoglio dell'aspirazione e riappoggiare la mano ed il polso sulla leva del cambio in II e IV come piaceva a me. Arrivai persino al punto di portare mia moglie a fare un giretto tranquillo, nonostante il pancione!

Era come essere tornato a casa dopo anni di guerra al fronte e di aver ritrovato la madre e la moglie fedeli che avevano aspettato preparando grandi cose per il reduce. Da allora giurai di non rinunciare mai più a tutto questo; un'Alfa di quel tipo sarebbe comunque stata sempre mia.

Nei mesi successivi cominciai a curare l'estetica. Trovai un carrozziere che mi riverniciò l'auto ad un prezzo accettabile; nell'occasione constatammo la perfetta integrità dei fondi, dei sottoporta e del vano della ruota di scorta; punti critici per la ruggine per le auto di questo tipo. Il tipo si occupò anche del cruscotto, ricoprendolo in vetroresina e riverniciando poi il tutto; il risultato finale non era fantastico, ma era comunque meglio che vedere quelle brutte crepe.

Conobbi anche un tappezziere eccezionale, davvero un mago dal quale mi servo ancor oggi e coccolo come un parente stretto, che mi rifece tutta la tappezzeria con uno skay molto simile all'originale, dato che purtroppo all'epoca non si trovava nulla di riprodotto. In occasione dei miei frequenti viaggi di lavoro, trovai a circa 100 km da casa un demolitore che aveva ben tre GT nel suo parco e che mi consentiva di smontare personalmente tutto ciò di cui avevo bisogno; nelle mie ripetute visite mi feci così una buona scorta di parti del cruscotto, della strumentazione, degli interni in generale, viteria, fari e molto altro. Trovai

anche un bellissimo volante in legno Hellebore I serie che fece un figurone sul mio Junior; il tutto fu acquistato davvero per pochi spiccioli; oggi quel materiale originale, costerebbe una fortuna.

Il 24 febbraio 1989 ebbi la più grande gioia della mia vita: la nuova luce di casa, mio figlio Pietro. Il tempo da dedicare alla Gt inizialmente fu ridotto drasticamente, poi, dopo qualche mese, riuscii a cominciare a riutilizzarla, sempre col massimo piacere e senza alcun problema meccanico; fu però necessario revisionare il radiatore del riscaldamento che improvvisamente cominciò a perdere e, nell'occasione, dato che fu smontato il cruscotto, provai a far rivestire in pelle quest'ultimo, dato che la vetroresina aveva ceduto e si era riformata la crepa. Il lavoro fu fatto, ma la particolare conformazione della plancia non consentì di applicare il nuovo rivestimento in un unico pezzo, così furono realizzate due orrende cuciture alla base delle due "gobbe" che alloggiavano gli strumenti principali, con un risultato finale dunque mediocre. Inoltre il tappezziere, mi ero fidato sconsideratamente della segnalazione di un amico tradendo il mio artigiano di fiducia, applicò il rivestimento direttamente sul cruscotto, senza interporre alcuno strato (per quanto sottile) di materiale spugnoso; la conseguenza di ciò fu che la crepa del cruscotto produceva un segno visibilissimo ed inaccettabile.

Capitolo 17

Il desiderio di maggiori prestazioni

Dopo un anno di felicità con lo "scalino" e dopo essermi completamente assuefatto a ciò che la macchina poteva offrire, un amico mi segnalò che nei pressi di una stazione di servizio aveva visto un GT di uno strano colore metallizzato, con il cartello "vendesi".

La curiosità era forte ed andai a vederlo. Era un GTV 2000 Bertone, color sabbia metallizzato (una specie di oro), con cerchi millerighe Campagnolo, vetri azzurrati ed interni in texalfa neri. Le condizioni generali non erano proprio splendide; si vedeva che l'auto era vissuta, specie l'abitacolo; la carrozzeria era stata però riverniciata molto bene e non necessitava di alcun intervento. Il benzinaio mi disse che l'auto, della quale non aveva le chiavi, era di due amici che si occupavano per diletto di auto d'epoca e mi disse come rintracciarli.

Tornai a casa perplesso, più orientato al no che al sì, tanto che buttai via il bigliettino con i numeri di telefono. Poi nei giorni successivi un pensiero ricorrente cominciò a ronzarmi in testa: GTV, GTV, GTV, GTV…. La macchina era sempre lì, così tornai sul posto, mi feci ridare i recapiti dei proprietari e li chiamai, fissando un appuntamento. Ci andai ovviamente col mio Junior e incontrai due simpaticissimi miei coetanei che, avendo altre occupazioni, facevano compra–vendita di auto d'epoca per puro diletto, pur badando a guadagnarci qualcosa.

La mia auto era in condizioni senz'altro migliori della loro, ma quando me la fecero provare il profondo respiro del 2000 da 132 cavalli mi lasciò senza fiato, così come il modo in cui la macchina teneva in curva perché dotata di differenziale autobloccante. La strumentazione era perfettamente funzionante, il cruscotto sanissimo, tutte le parti originali, ma una maniglia esterna non funzionava ed occorreva aprire lo sportello dall'interno, i pannelli delle porte erano orrendamente deformati, il sedile di guida un po' sdrucito ed anche quello posteriore non è che fosse un gran che, con la parte alta della spalliera "cotta" dal sole e fragilissima alla minima pressione; uno dei paraurti era inoltre un po' storto ed ammaccato. Insomma era una buona base di lavoro che prometteva bene, ma nulla di più.

Perciò la buttai lì con poco interesse: «facciamo cambio?». I due non erano certo dei pivelli, apprezzarono le ottime condizioni della mia GT, ma dissero che così alla pari a loro non conveniva, che il GTV valeva di più ed altre motivazioni logiche; mi chiesero perciò una cifra di differenza piuttosto alta che rifiutai decisamente.

Dopo un paio di giorni si fecero vivi e mi chiesero quale fosse la mia proposta: offrii di rimando una cifra molto bassa facendo leva sullo stato della mia auto che, cruscotto a parte, non richiedeva alcun immediato intervento né di meccanica, né di carrozzeria. Rimasero scandalizzati, ma mi fissarono un nuovo appuntamento, nel corso del quale trovammo un accordo soddisfacente per entrambi. In realtà lo era solo per loro, ma io avevo voglia di GTV e, soprattutto, di avere qualche cosa di nuovo su cui lavorare.

Capitolo 18

La GTV Bertone

Ce n'erano di lavori da fare su quella vettura! La campana del gruppo frizione–cambio era crepata, i freni erano da rifare, la pompa della frizione perdeva, le testine dello sterzo avevano troppo gioco ed altro.

In quel periodo, per motivi professionali, avevo conosciuto un vecchio meccanico Alfa Romeo, molto conosciuto e stimato nella mia città e gli affidai la macchina. Me la restituì a posto dopo una settimana contro il pagamento dei soli pezzi di ricambio, dato che mi doveva un grosso favore. Dopo questa revisione la macchina andò benissimo e me la godetti un mondo, assaporando le maggiori prestazioni del motore.

Nel contempo cominciai a rifinire l'estetica. Nel corso di un annetto cambiai entrambe le maniglie esterne (una non funzionava, l'altra aveva la cromatura rovinata), i due paraurti (che inaspettatamente trovai nuovi ed a pochi soldi in provincia leggendo le inserzioni sul solito quotidiano di città), cambiai un faro, eliminai i due fendinebbia perché non volevo assolutamente forare il nuovo paraurti, curai guarnizioni, viti e varie. Montai sul cruscotto una splendida autoradio Voxon FM con lettore stereo 8 che avevo da parte.

Una domenica lasciai sconsideratamente provare l'auto a mio cognato (in tutta la mia vita avrò fatto provare le mie macchine a qualcuno non più di un paio di volte!!!), grande appas-

sionato di macchine sportive; beh, non so come, non so perché, forse sorpreso dall'improvvisa entrata in funzione del differenziale autobloccante, mentre faceva una curva quasi al limite, perse il controllo della macchina, salì su di un marciapiede (rompendo la coppa dell'olio) e "appoggiò" il parafango destro alla recinzione di un cantiere edile. Un disastro. Rimasi senza parole, mi sentivo impotente di fronte al motore che aveva "quell'emorragia" che non potevo arrestare e guardavo attonito l'olio che si spandeva sull'asfalto.

Il "pilota" responsabile del misfatto, imbarazzatissimo, si offrì di far riparare tutto a sue spese, cosa che non accettai per gli stretti rapporti di parentela ed anche perché ero stato io che lo avevo ampiamente incitato, dicendo «spingi, spingi, dai…». Da allora l'episodio è diventata una citazione ricorrente durante gli incontri di famiglia e non manca di suscitare ilarità generale, dato che un altro mio cognato riesce sempre a riprodurre l'espressione tragi–comica, stupita ed imbarazzata del malcapitato.

La sostituzione della coppa dell'olio fu cosa facile ed economica (ne recuperai una da un demolitore) ed il mio carrozziere fece un ottimo lavoro sul parafango riuscendo persino a raddrizzarlo senza che fosse visibile la riparazione; inoltre azzeccò perfettamente il colore e mi fece anche una velatina di trasparente su tutta la macchina.

Esternamente l'auto era diventata uno splendore, ma gli interni lasciavano molto a desiderare.

Presi allora una decisione; mio cognato si occupava della vendita all'ingrosso di pellami, perciò un giorno lo pregai di rovistare nel sul magazzino; così scoprii l'avanzo di una fornitura costituita da una buona quantità di pelle nera pieno fiore, davvero stupenda. Ovviamente, anche visti i precedenti, me la regalò senza difficoltà e con quel carico prezioso affidai tutti gli interni, pannelli compresi, al mio tappezziere di fiducia che da allora non ho più lasciato. L'artigiano realizzò un vero capolavoro; una volta rimontato il tutto l'interno era davvero strepitoso; unico difetto che ora il profumo della pelle sovrastava del tutto il solito odore "Alfa".

Credevo che ora la macchina fosse davvero perfetta, ma il meglio doveva ancora venire.

Nella primavera del 1991 in un piccolo autodromo di provincia fu tenuta una manifestazione di auto d'epoca; nell'occasione era anche possibile cimentarsi con qualche giro in pista, cosa che io ovviamente feci. Nel parco auto spiccava qualcosa di veramente straordinario: una GTA! Mi avvicinai con reverenza a quel mostro sacro e conobbi il proprietario che era uno dei più importanti preparatori pugliesi di Alfa Romeo. La macchina era originalissima, perfetta in ogni dettaglio e ruggiva come un leone: mi incantai ad ammirarla. Sapevo che il proprietario, ormai un po' avanti negli anni, era stato titolare di un'officina particolare di sole preparazioni ed i suoi lavori erano giustamente famosi tra tutti gli appassionati. Gli chiesi se lavorasse ancora, mi disse che si era ritirato da tempo anche per seri problemi di salute, ma che per qualche amico poteva fare uno strappo. Dovetti insistere molto, ma dopo qualche giorno la macchina era già da lui. Mi accolse in un piccolo buio capannone adiacente la sua casetta in periferia; sugli scaffali alle pareti c'era ogni ben di Dio, carburatori, cambi completi, testate e così via.

Esaminò con attenzione il mio motore e mi chiese quanto avessi intenzione di spendere: non avevo idea di quanto costasse dare una "ripassatina" alla meccanica, ma mi affidai a lui dicendogli che non volevo una elaborazione troppo spinta, ma qualcosa che mi desse solo un po' di cavalli in più.

Tenne la macchina quasi un mese e non mi permise mai di vederlo all'opera. Quando andai a ritirarla il motore brillava come forse mai era stato così. La prima cosa che notai furono i carburatori: via i Dell'Orto ed ora troneggiavano sul lato destro del motore due magnifici Weber da 45 luccicanti con quattro tromboncini cromati magnifici.

La mia frequenza cardiaca era drasticamente aumentata, non vedevo l'ora di provarla, ma mi contenni e chiesi cos'altro aveva fatto: «beh, niente di speciale, a parte i carburatori, ho lucidato un po' i condotti di aspirazione, lavorato un attimino la te-

stata, ho messo degli alberi a camme più seri, rifatto la messa a punto a modo mio e modificato un po' lo scarico; fatti un giro». Mentre stavo per uscire mi disse: «attento alla frizione: ora il motore probabilmente sviluppa più di 160 cavalli».

Non capivo più niente, il motore era già in temperatura; in seconda a circa 2500 giri provai ad affondare: le gomme slittarono! Così nel passaggio in terza, effettuato sui 4500 giri. Quel motore era diventato un mostro. La macchina era nervosissima, il motore saliva di giri con rapidità, ora si sentiva davvero la coppia, ma nonostante tutto si riusciva a guidare anche in tutta tranquillità a bassi giri senza alcun accenno a battito in testa.

Tornato in officina non ebbi parole per ringraziarlo e pagai senza battere ciglio una cifra indubbiamente elevata, ma che valeva in pieno il lavoro fatto.

Mentre andavo via felice, ad un semaforo mi affiancò una BMW 320 evidentemente preparata, il cui proprietario mi guardava sdegnosamente, dando qualche colpetto di acceleratore; la sfida era evidente: non mi piacciono queste cose da sborone, ma la tentazione era forte e al verde lo bruciai letteralmente, perdendolo di vista.

Capitolo 19

La “scuderia” si allarga

Pensavo di aver raggiunto la pace dei sensi; la GTV mi soddisfaceva pienamente in tutto e la custodivo gelosamente in modo maniacale.

Un giorno una telefonata dal concessionario dove avevo comprato lo “scalino”: «Dottore perché non fa un salto qui? Vorrei mostrarle qualcosa di interessante». Era una 2000 berlina del 1974, biancospino, con interni in cinghiale maremma, vetri azzurrati e praticamente nuova, con ancora perfetti i tappetini in gomma di primo equipaggiamento. Seppi e constatai che la macchina era di un vecchio professionista, che la custodiva gelosamente in garage ed aveva percorso solo trentasette mila chilometri.

La vettura era uno splendore, la professione andava bene, in famiglia non avevamo grosse spese in vista, il prezzo era ottimo e così la 2000 andò a fare compagnia alla GTV.

Vederle affiancate mi procurava un’emozione grandissima e guidarle poi una dopo l’altra era un piacere davvero ineguagliabile. Anche la berlina spingeva forte ed era praticamente perfetta; a parte la solita messa a punto di base, non feci nessun lavoro né di meccanica e né di carrozzeria.

Un giorno chi ti rivedo? Il tipo della BMW 320 che avevo incontrato tempo prima. Fu più forte di me, lo seguii e ad una fermata al semaforo ripetei la storia. Ad un semaforo successi-

vo, la BMW mi affiancò, il proprietario mi guardò sgomento, abbassò il finestrino ed esclamò: «ma sempre tu sei!!!». Ci fermammo e prendemmo un caffè ridendo dell'accaduto.

Passarono due anni felici, nel corso dei quali alimentavo la passione con continue acquisizioni di ricambi, libri, gadgets, indumenti; qualunque cosa avesse a che fare con l'Alfa Romeo.

Una domenica usai la berlina per andare a pranzo fuori città con i miei genitori. Mio padre come la vide scosse il capo e con un sorriso triste disse «sei sempre uguale; non cambierai mai»; gli proposi di guidare, ma rifiutò perché evidentemente non si sentiva più all'altezza di farlo, ma si rilassò sul posto del passeggero anteriore anche perché accesi lo stereo facendogli ascoltare un pezzo di musica sinfonica dei suoi preferiti. In quell'atmosfera, con mia moglie e Pierino in grembo che chiacchierava sul sedile posteriore con mia madre, sembrava che il tempo si fosse fermato; il motore appena si sentiva mentre percorrevamo in V con un filo di gas il lungomare verso il ristorante che ci aspettava. La pace era assoluta ed i ricordi della mia prima giovinezza erano vividi e tangibili, le sensazioni erano non interrotte dal tempo passato. Avevo in quel momento tutto ciò che amavo di più: mi commossi in silenzio mentre guidavo, ed è accaduto ciò anche mentre ho scritto queste parole.

Capitolo 20

Un brutto momento

Nell'estate del 1992 cambiarono varie condizioni che fino ad allora mi avevano permesso di tenere la "scuderia". Per una serie di seri problemi dovevamo necessariamente cambiare casa, mia moglie aveva bisogno di un'auto sicura ed economica per percorrere circa 80 km al giorno di una strada pessima e pericolosa, perché lavorava fuori città ed anche il lavoro non andava più bene come prima.

Insomma per fare fronte a tutto ciò non c'era che una soluzione: cedere le mie Alfa Romeo che diventavano in quel momento una spesa superflua ed insostenibile, con le due assicurazioni da pagare e tutto il resto. Come potete immaginare, la cosa fu estremamente penosa; pensai a ogni alternativa possibile, ma il bisogno immediato di liquidità imponeva quella soluzione. Il dolore mi straziava profondamente e peggiorava il mio stato d'animo già compromesso dalla serie di problemi che erano insorti.

Alla fine dovetti cedere alle esigenze del momento e riuscii a farmi pagare molto bene la GTV che per fortuna andò in mano ad un appassionato che la possiede tutt'oggi e la custodisce gelosamente perché la ama e sa quanto vale. Ricordo che non volli assistere a quando la portò via; parlai col garagista e gli dissi che qualcuno sarebbe andato a prenderla.

La berlina invece fece una fine ingloriosa, la cedetti a meno di quanto mi era costata ad un provincialotto che, pur

usandola costantemente, la lasciò marcire all'aperto; che peccato!

Il brutto momento passò, ma ci vollero tre anni buoni per cominciare a pensare di nuovo a ricomprare un'Alfa come dico io. In quel periodo non mi detti pace, mi sembrava di avere perso una parte di me stesso e per soffrire di meno rimisi da parte tutto il materiale che avevo comprato, mettendolo in ordine in alcuni cartoni nella cantina della nuova casa che avevamo comprato.

Cercavo di non pensarci, mi sforzavo di concentrarmi sul lavoro e sulla famiglia, ma nel mio (peraltro scarso) tempo libero mi mancava qualcosa; sotto la cenere ardeva ancora una passione travolgente.

Capitolo 21

Finalmente di nuovo un'Alfa

Nell'autunno del 1996 la situazione economica si era normalizzata e così pensai che non aveva più senso di continuare a soffrire.

Colsi al balzo la necessità di avere sempre parcheggiata sotto casa un'auto di immediato utilizzo, anche perché poteva sempre capitare (e capitava) qualche chiamata professionale notturna e l'attrezzo che usavo per lavoro dovevo custodirlo necessariamente in garage (che non era vicinissimo) dato che quel modello sputafumo era molto soggetto al furto.

Mi serviva però qualcosa che non fosse troppo sensibile all'esposizione agli agenti atmosferici e che avesse una meccanica in grado di sopportare il traffico quotidiano senza problemi di frequenti messe a punto. Pensai così ad un Duetto IV serie, ad iniezione, con la carrozzeria protetta contro la ruggine in modo sicuramente più efficace di quanto non potesse essere una vettura degli anni 70: avevo visto la fine che aveva fatto la mia povera 2000 berlina già solo un anno dopo che era stata esposta all'aperto.

Dopo un mese di ricerche ne trovai una dal concessionario Alfa Romeo dove anni prima avevo comprato la 33. Era del 1991, non catalitica, rossa, con interno nero, targata L'Aquila (l'Abruzzo, sede dei miei studi universitari, pensai, era un segno del destino), meccanicamente perfetta, con una carrozzeria pas-

sabile e la cappottina sanissima, sebbene un po' scolorita. Fu mia dopo una breve trattativa e mi fu consegnata perfettamente controllata e tagliandata. La feci solo lucidare per togliere la patina del tempo e tornò ad essere bellissima.

Ah quel cambio! Che cosa celestiale! Che magnifica posizione di guida; ritrovai tutte le cose alle quali ero abituato e che mi erano tanto mancate; è vero, mancava il gorgoglio dei carburatori e la spinta prepotente del GTV, ma il "sound" era comunque molto bello, potevo usarla quando volevo perché era sempre lì ad aspettarmi sotto casa. Oltre tutto andava benissimo, non consumava eccessivamente e non aveva problemi meccanici.

La mattina uscivo presto ad accompagnavo mio figlio a scuola con lei, poi mi recavo al lavoro e la usavo per i miei frequenti spostamenti quotidiani tra policlinico e tribunale. Nel weekend, una bella lavatina ed era pronta per qualche uscita del sabato sera o della domenica mattina con mia moglie.

Insomma ero contento; avevo trovato il giusto compromesso tra passione ed utilità.

Capitolo 22

E che cavolo!

Una mattina della primavera del 1997, con un tempo ancora uggioso e piovoso, scendo come al solito per accompagnare il piccolo a scuola e lei non c'è più! Ricordavo perfettamente dove l'avevo parcheggiata la sera precedente; non volevo crederci, non era possibile; rubare un duetto? Eppure bisognava arrendersi davanti all'evidenza.

Come avevano fatto ad eludere i 4 antifurto della macchina (bloccasterzo, antifurto elettronico con telecomando, uno stacca motore separato ed un catenone con lucchetto tra volante e sedile)? Non mi davo pace anche, ma c'era poco da fare; percorsi più volte a piedi l'isolato nei due sensi, sperando in un mio rimbecillimento che non mi faceva ricordare giusto, ma niente: l'auto era sparita.

Feci la solita trafila con denuncia ai carabinieri ed alla mia assicurazione (per fortuna l'auto era assicurata per il furto) e sperai in una buona notizia nei giorni seguenti.

Passò un mese, ma niente. L'istruttoria fu chiusa dalla Autorità Giudiziaria e con l'attestazione rilasciata chiesi il risarcimento alla mia assicurazione verso la quale stilai anche la procura a vendere in caso di ritrovamento (che credevo ormai improbabile) della macchina. Nel giro di altri dieci giorni ebbi l'assegno di sedici milioni che corrispondevano alla quotazione di allora su Quattroruote. Eravamo punto e daccapo.

Due giorni dopo il ritiro dell'assegno e la chiusura della questione con l'assicurazione, nel pomeriggio ricevo una telefonata: «qui carabinieri di… Lei è proprietario di una Spider Alfa Romeo targata L'Aquila…?». Rimasi attonito al sentire che l'auto era stata ritrovata in provincia, a 40 km dalla mia città e che era in ottime condizioni. Andai sul posto e seppi che l'auto era stata bloccata nel corso di un normale controllo su strada mentre era guidata da un ragazzotto e vidi che era stato montato uno stereo di notevole valore, che la carrozzeria e gli interni erano più belli di prima e che non era stato neanche modificato il numero di telaio, ma solo sostituite le targhe. Il blocchetto dello sterzo era perfettamente integro ed originale; per portarla via avevano usato una copia della mia chiave di avviamento. L'unica spiegazione era che qualcuno a cui era stata affidata la macchina per la manutenzione, forse uno degli apprendisti (non dubitavo sulla serietà ed onestà dei meccanici miei amici) aveva avuto la possibilità di studiare bene l'ubicazione dei vari antifurti ed aveva fatto un duplicato delle chiavi.

«Può ritirare l'auto quando vuole; dovrà solo reimmatricolarla perché le targhe originali non ci sono più». Ma la macchina non era più mia; riferii che avevo ceduto i diritti di proprietà alla compagnia di assicurazioni e che ero stato liquidato dell'ufficio sinistri che era dunque ora proprietario e responsabile.

Il giorno successivo proposi al liquidatore di riacquistare la macchina restituendo l'assegno che non avevo ancora depositato in banca, ma non ci fu niente da fare; seppi in seguito che l'auto era stata poi acquistata a condizioni vantaggiosissime dallo stesso liquidatore che se la godeva alla grande alla faccia mia!

Capitolo 23

Arriva a casa un altro duetto

La formula duetto–muletto era risultata perfettamente adeguata alle mie necessità e perciò decisi di realizzarla di nuovo.

Mi recai dal concessionario dove avevo acquistato la precedente, ma non ne aveva un'altra, sebbene aspettasse di ritirarne addirittura due nel giro di un mesetto. Aspettai pazientemente, senza trascurare però di guardare bene anche altrove.

Passò l'estate ma niente. In autunno la telefonata: «sono arrivate le due spider; se vuole dargli un'occhiata…». Erano altre due IV serie, entrambe nere, una del '90 ed una del '91, entrambe con interni beige.

La prima, non catalizzata, era ridotta veramente male; la carrozzeria era segnata ed ammaccata in più punti, i sedili sgangherati e strappati, la cappottina quasi bianca, anche se ancora integra e con il lunotto completamente opaco e giallo; un volante in legno che non si poteva vedere ed altri particolari che denotavano la notevole trascuratezza dei numerosi proprietari. La scartai subito.

La seconda aveva subito diversi ritocchi alla carrozzeria (e si vedeva), però nel complesso non era poi così male; credetti che con una buona lucidatura si sarebbe potuto ottenere un risultato sicuramente migliore. Gli interni erano stati rifatti; i sedili erano in effetti nuovi, ma era stata soppressa la fascia centrale in alcantara. Cruscotto ed apparecchi non erano però male. Le gom-

me erano senz'altro da sostituire e di chilometri ne doveva avere fatti parecchi, dato che ventiduemila non mi sembravano verosimili per le condizioni generali, per lo stato della corona del volante, del pomello del cambio e dei copripedali quasi completamente lisci. La moquette era in alcuni punti macchiata e staccata; la cappottina, sana, era però mediocre, con qualche piccola sdrucitura e anche in questo caso tendente al biancastro. Il motore però girava bene e mi fu assicurato che sarebbe stata fatta una messa a punto completa.

Accidenti, mi dissi, la mia era senz'altro migliore! Trattai molto sul prezzo ed alla fine cedetti davanti allo sconto ottenuto.

Tenni la macchina per un paio di anni, ma non ne fui mai completamente contento, perché non reggeva al confronto con la mia precedente duetto. Non ebbi comunque problemi, ma il motore non era certo un fulmine di guerra e vi erano piccole perdite di olio da tutte le parti; probabilmente erano da cambiare tutti i paraoli.

Un giorno trovai la cappottina lacerata trasversalmente; evidente mente la macchina non era piaciuta a qualcuno! Provvidi alla sostituzione e nell'occasione optai per una beige che si intonava meglio agli interni e col nero della carrozzeria faceva un bello stacco.

Capitolo 24

Dovevo tornare alle origini

Nell'estate del 2002 il mio strumento da lavoro crucco e sputafumo esalò l'ultimo respiro!

Nel frattempo avevo realizzato che stavo diventanto sempre più un alfista fondamentalista ("Alfabano": Cultore alfista, la cui istruzione automobilistica altamente settoriale rifiuta un adeguato adattamento alle realtà più moderne del pianeta, respingendo ogni tentativo di interpretazione che esorbiti dalla più conservatrice tradizione ingegneristica e stilistica del pensiero alfistico Satta–pulighiano e bussico) e che volevo ritrovare le mie radici alfistiche che erano rappresentate solo dalle auto della serie 105–115 prima maniera.

Approfittai quindi dell'occasione per dare in permuta anche la Spider per un nuovo schifoso sputafumo. L'operazione fu possibile e quindi ero libero di rimettermi in caccia di qualcosa di buono.

Internet mi fu molto di aiuto nella ricerca; cercavo una 1750 GTV, ma non ero mai contento: i prezzi di quelle auto erano alle stelle e non sempre (anzi quasi mai) corrispondevano a reali buone condizioni del mezzo. Girai mezza Italia alla ricerca della buona occasione, ma non trovai nulla che valesse davvero la pena di comprare.

A quel punto ci fu una nuova battuta d'arresto nell'evoluzione della situazione. L'università era in un momento di gran-

de fermento concorsuale, si prevedeva a breve una nuova tornata di concorsi e non potevo perdere l'occasione di migliorare la mia posizione. Mi buttai perciò a capofitto nel lavoro di ricerca, non badando ad orari e giorni festivi e perciò la mia grande passione dovette aspettare. Congressi, riunioni in tutta Italia, pubblicazioni scientifiche, viaggi all'estero; vi assicuro che non mi risparmiai assolutamente.

Il lavoro fatto in quegli anni, unito al precedente che non era da meno, dette i suoi buoni frutti, ma ero davvero a pezzi; l'impegno e la politica universitaria mi avevano davvero logorato; avevo dovuto lottare duramente anche contro qualcuno che voleva mettermi i bastoni tra le ruote e cominciai anche ad avere qualche problemino fisico di pressione alta e di aritmie cardiache con extrasistoli; tutti segni dell'effetto dello stress che si facevano sentire e brutte avvisaglie di pericolo di infarto per un ormai cinquantenne. Era il momento di rallentare un attimo. E quale medicina migliore di ritornare alla vecchia passione mai dimenticata?

Mi ributtai alla ricerca di un GT decente; ormai mi interessava qualsiasi GT purché fosse in reali buoni condizioni o fosse una sincera base di restauro; in realtà preferivo quest'ultima soluzione perché mi avrebbe permesso di eseguire personalmente tanti lavoretti. Risposi ad un'inserzione su Roma. Guarda caso si trattava di un collega che aveva comprato un 1300 Junior blu olandese del 1972 da una vecchia contessa, unica proprietaria e che ora la voleva vendere perché non aveva tempo di curarla e nel frattempo aveva anche avuto guai a casa.

Il prezzo richiesto era molto buono e mi disse che aveva già avuto qualche contatto. Mi appellai all'etica professionale di colleghi, pregandolo di accettare sulla parola una mia opzione di acquisto sulla vettura e dopo due giorni ero lì a vederla.

Dopo i convenevoli di rito scesi in un garage dove la piccola era ricoverata sotto un orribile telo non traspirante (mai, mai, mai…); ebbi le identiche impressioni provate quando vidi per la prima volta il mio "scalino". La misi in moto e la portai all'aperto; non ebbi dubbi: il mio istinto non mi tradì e fu mia ad un prezzo incredibilmente basso. Assegno e via.

Ovviamente non mi sognavo minimamente di metterla su strada; la poverina aveva bisogno di tante cose e chissà da quanto l'olio non veniva cambiato! Mi staccai a malincuore da lei e mi riproposi di portarla via al più presto. Prima però mi feci scattare una fotografia con lei (dopo le quasi cento foto fatte ai vari particolari) nella stessa posizione di una vecchia fotografia fatta col mio primo Junior. Quando mi stavo allontanando mi sembrò assurdamente che mi sorridesse, quasi avesse la facoltà dell'intelletto che le avesse fatto capire che una nuova felice vita stava per iniziare per lei.

La GT arrivò nella mia città subito prima di Natale, su di un carro attrezzi; avevo già preparato l'assicurazione e perciò la misi in moto e la portai subito al primo rifornimento; controllo dei liquidi e poi un girettino tranquillissimo, tanto per fare amicizia. Poi facendo quasi violenza su me stesso, la ricoverai nel box che avevo acquisito e che mi avrebbe permesso di tenerla vicina a casa.

Durante le vacanze andai spesso a trovarla, ma dovevo avere pazienza prima di usarla, dovevo prima essere sicuro del suo stato di salute.

Capitolo 25

Il restauro della nuova arrivata

La prima sosta fu dal meccanico. Il responso del primo esame fu molto lusinghiero. Gli interventi furono limitati alla revisione dell'avantreno e dei freni, oltre ovviamente ad una messa a punto generale ed approfondita. L'auto si dimostrò meccanicamente perfetta, anche perché i lavori importanti erano stati già fatti eseguire dal vecchio proprietario.

Seconda fase fu la revisione della carrozzeria. I fondi erano quasi perfetti, i sottoporta a postissimo, la carrozzeria non aveva un punto di ruggine (a parte il vano della ruota di scorta, niente di grave però), ma la vernice faceva pietà (il cofano era macchiato perché era affiorato il dannato stucco rosso utilizzato per la precedente verniciatura, il tetto era graffiato in più punti chissà perché) e c'erano alcuni piccoli bozzi qua e la; inoltre lo sportello di sinistra era "scaduto" e bisognava rifare il fusello.

Erano necessari anche lavori di tappezzeria: Il sedile di guida doveva essere riparato (per fortuna sapevo dove trovare il texalfa originale per rifare la parte anteriore).

Inoltre: il vetro posteriore di sinistra (li chiamano "voletti") usciva dalla sua guida (trovai le guarnizioni originali); era opportuna una revisione dei vani delle porte anteriori (controllo e sostituzione foglio di plastica isolante per preservare i pannelli); il poggiabraccia–maniglione di destra era da rivestire.

Avevo poi deciso di montare i fari interni la mascherina della 1750 GTV (sempre la vecchia mania…) che avevo trovato ad un mercatino e restaurato personalmente. Per la cronaca, non potevo di certo abbinare i fari interni nuovi di pacca e lucidissimi a quelli laterali che nuovissimi proprio non sono; morale: una coppia di fari grandi nuovi della stessa marca di quelli interni che avevo già da parte.

Feci anche rifare in acciaio inox il terminale della marmitta e l'artigiano fu bravissimo: il sound era perfetto e l'estetica pure.

Il tappezziere lavorò mentre venivano eseguiti i lavori di carrozzeria e nel frattempo ordinai un treno di gomme nuove: Firestone, 185/70/14, un bel disegno anni '70 ed anche un buon prezzo. Dovetti portare le ruote complete al gommista, farle smontare, riportare i cerchi del carrozziere, farli verniciare e poi portarli ancora dal gommista per il montaggio dei nuovi copertoni. L'Hellebore prima serie montato sulla macchina fu infine oggetto di restauro eseguito personalmente.

E qui passiamo alla storia contemporanea. La GT è oggi praticamente perfetta, ma è sempre soggetta a miglioramenti e piccoli ritocchi alle sue componenti secondarie; analogamente a come diceva il grande De Filippo: i restauri non finiscono mai!

Capitolo 26

La smania del "trittico"

Cosa intendo per "trittico"? Beh, parafrasando la frase scelta per il lancio della Montreal, la massima aspirazione di un alfista in fatto di automobili, cioè tre Alfa, possibilmente della stessa serie, nelle diverse versioni (berlina, coupé e spider).

Superate le varie difficoltà di diversa natura che avevano sempre afflitto i miei desideri alfistici ed anche spinto dal desiderio di sentirmi più integrato in un Club a cui tengo molto e di cui parleremo più avanti, identificai in un duetto la seconda parte del "trittico" e mi misi perciò in caccia. In cima ai miei desideri era un duetto Coda Tronca; ne trovai diversi ed anche interessanti, ma nessuno vicino alla mia città e comunque tutti con storie alle spalle piuttosto oscure o a prezzi molto elevati.

Dopo un paio di mesi di ricerca trovo un Coda Tronca Junior del 1971, rosso, in vendita a 500 metri da casa mia! Incredibile. Colpo di telefono ed appuntamento al giorno dopo, al quale mi presento con GT.

L'esperienza acquisita nel corso degli anni bastò per definire alla prima occhiata la macchina come quasi un catorcio, maltrattatissimo, malamente rabberciato nella carrozzeria e con interni da paura, compresa la palpebra del cruscotto che era irrimediabilmente "cotta" e spaccata in più punti. Faceva davvero una meschina figura accanto al mio fiammante GT. Una cosa positiva era la cappottina nuovissima, sebbene col lunotto com-

pletamente opaco e giallastro. Il prezzo richiesto era molto basso (meno della metà del valore di mercato di una macchina in condizioni accettabili), ma avevo deciso di lasciare perdere.

Il proprietario mi invitò comunque a provarla ed allora accadde qualcosa, le solite "molle" che scattano senza preavviso nella mente umana. Riuscii a trovare la posizione di guida a fatica perché il sedile e le guide erano completamente sballati e partii. Il motore era fantastico: un "tiro" davvero notevole, un sound da 2000; il sincronizzatore della seconda era partito, ma d'istinto cominciai a guidarla facendo la "doppietta" in scalata ed il proprietario, che si teneva stretto perché cominciai a fare numeri, si meravigliò che il cambio non grattasse più e che riuscissi a scalare fulmineamente; anzi mi disse poi che non avrebbe mai creduto che quella macchina si potesse guidare così e potesse dare quelle prestazioni.

Sentii che dovevo mutare l'amaro destino di quella poveretta e poi, non volevo divertirmi ad un restauro??? Riconsiderai i prezzo di acquisto, riuscii a ridurlo ulteriormente (anche se di poco) e me la portai via.

Capitolo 27

Il restauro del CT

Onestamente devo dire che il restauro di quella spider fu per me un vero incubo, anche se era proprio ciò che mi ero proprio cercato. Dovetti affrontare problemi di tutti i generi, in quanto più esaminavo la macchina e più appariva evidente che nel corso degli anni era stata, meccanica a parte, letteralmente brutalizzata, cannibalizzata, rabberciata senza pietà da una serie di persone certamente poco qualificate. Così nacque la tragico–comica litania di una serie di epiteti attribuiti agli artigiani che si erano di volta in volta avvicendati.

Spiegai all'amico meccanico il problema del sincronizzatore della II e gli chiesi quanto sarebbe costato sostituirlo. Come già sapevo però, lo smontaggio del cambio prevede sempre il controllo ipercritico e spietato delle condizioni della frizione ed eventuale sostituzione di quello che è così e così. Infatti, essendo la frizione autoregistrante, ci si accorge che è finita solo quando comincia a slittare: avendo il cambio smontato sarebbe una follia non rifare anche la frizione. Così decisi per il momento di rimandare l'operazione.

I lavori meccanici previsti erano i soliti di base che secondo me sono il minimo che si dovrebbe fare su di una vettura d'epoca appena acquistata:

Cambio olio motore e filtro; sost. filtro aria; controllo candele, anticipo e puntine; sost. olio cambio e differenziale; controllo pasticche freni ed eventuale sost. e sost. liquido impianto frenante; sost. tappo radiatore; montaggio vaschetta di espansione assente sui 1300 e 1600 (una mia mania, ma vi assicuro che è utilissima) e sost. liquido raffreddamento; controllo paraoli vari; controllo manicotti e cinghia ventola; sost. pedale acceleratore ed eliminazione di corsa a vuoto (è la testina di raccordo del leveraggio sui carburatori che andava cambiata); controllo ammortizzatori; regolazione carburatori; lavaggio completo vano motore e cura dell'estetica; ingrassaggio dell'unico punto sulla trasmissione; controllo avantreno (testine sterzo).

Ovviamente seguii puntualmente i lavori ogni volta che avevo anche una mezz'oretta di tempo a disposizione, favorito dal fatto che il meccanico è vicinissimo al tribunale ove mi reco molto spesso per lavoro; immaginate però come si riducevano i miei eleganti completi professionali grigio scuro ed i polsini delle mie camicie dopo le visite al duetto; non mettere le mani era impossibile.

Avemmo problemi di messa a punto; il minimo era traballante, non si riusciva a far girare "tondo" il motore e perciò decidemmo di revisionare anche i carburatori. Visti smontati i miei Weber sembravano due gioiellini (quanto mi piacciono i Weber!!!); le pompe di ripresa lanciavano sottili getti di benzina come quelli di veleno dai denti di un cobra. Fugammo anche il nefasto pensiero di valvole dalla chiusura imperfetta e di guide usurate: infatti la prova di compressione ed i valori ottenuti furono ottimi e soprattutto uniformi per tutti i cilindri!

Il problema era che tutte e quattro le basette in gomma dei carburatori erano un vero disastro: sembravano reperti archeologici, con delle crepe che sembravano faglie geologiche. Sostituite quelle tutto andò per il meglio e l'auto tornò a casa dopo un paio di settimane.

Toccava ora al carrozziere. Come avevo già rilevato ai miei controlli preliminari, risultò che tutto il gruppo parafanghi–musetto era un trionfo di stucco; ne avevano usato veramente a chili, anche per riempire letteralmente ammaccaure che potevano essere tranquillamente ribattute senza problemi; tutte (dico tutte) le paratie, le staffe e gli ancoraggi del musetto e dei para-

fanghi risultano malamente raddrizzate; le sedi faro non erano le originali, per quanto molto simili a queste; tanto è vero che avevano il sistema di registrazione anteriore e non posteriore come avrebbe dovuto essere; di conseguenza anche i fari non erano originali, per quanto Carello e del giusto diametro (almeno quello).

Il carrozziere impazzì letteralmente per tre giorni per eliminare gran parte dello stucco e rimodellare la lamiera consentendo l'applicazione delle cupoline in plexiglass che avevo acquistato e che servirono così da dime per la corretta risagomatura del tutto.

Nel frattempo tutto l'interno era stato smontato: quello che c'è sotto il cruscotto faceva paura!!! L'impianto elettrico era stato violentato, brutalizzato, snaturato, massacrato da qualche pazzo furioso controalfista. Mamma mia!!!! Che roba. Fili attaccati alla meglio, ponticelli, giunte, fili tagliati, una cosa da incubo!

Sinceramente ciò mi demoralizzò molto. Che avessero rabberciato la carrozzeria passi, ma praticamente non c'era un solo pezzo che era sfuggito all'opera dei vandali, imbecilli ed incompetenti che si erano avvicendati a più riprese nel corso degli anni su quel povero CT. Non pensavo che ci si potesse spingere fino a tanto; la cosa era tanto lontana dalla mia mentalità da essere difficile da concepire, anche di fronte all'evidenza.

Forse sarebbe stato meglio sopprimerlo quel Duetto, per un atto di umana clemenza. Forse esageravo, ma per me smontare il cruscotto è immorale come violentare una minorenne in un vicolo buio. Ma ormai eravamo in ballo…

Per fortuna i fondi non erano così malaccio, ma c'era ben altro: le guide dei sedili erano alla fine e tutto era di un'approssimazione tale da essere per me intollerabile. Non scherzo, mentre esaminavo costernato quella poveretta una volta mi scoppiò un attacco di colite da fare paura. Da noi si dice: «'u velen è assai».

Ogni volta che andavo via dal carrozziere ero disgustato ed amareggiato; ho sempre però trovato l'entusiasmo per continuare l'impresa, perché sorretto dalla passione e dal continuo

incitamento degli amici alfisti del forum che frequentavo sul web.

Ad ogni visita cercavo sempre di realizzare qualcosa personalmente; piccole cose, certo, ma per me dettagli importanti.

Ad esempio, la leva delle frecce non aveva "ritorno"; per forza, mancava la relativa molla. Come fare?? Allora: le molle a spirale si dividono in due fondamentali categorie: quelle a compressione e quelle ad estensione. Quelle a compressione sono le più comuni e sono tipo quelle utilizzate nelle penne a sfera; quelle ad estensione sono invece più difficili da trovare e manco a farlo apposta è proprio di una di quelle che avevo bisogno; diametro circa 4 mm e lunghezza circa 10–15 cm. Dove trovarla? Dopo un po' di riflessione chiesi al carrozziere se aveva delle vecchie autoradio con lettore di cassetta in disuso e mi accanii su di una vecchia Kenwood; mi ricordavo che per il meccanismo di espulsione della cassetta era utilizzata proprio una molla del genere. Detto fatto con qualche piccola modifica ai punti di attacco il ritorno delle frecce andò alla grandissima.

Tra gli amici fece poi scalpore la trovata di ricavare la ghiera in plastica necessaria al fissaggio della cuffia del cambio nientemeno che da un contenitore Tupperware per alimenti, letteralmente trafugato a mia moglie. Ogni espediente era buono per riportare la mia CT agli splendori di un tempo. La propria macchina per un alfista è come un fiore all'occhiello. Chi metterebbe all'occhiello un fiore appassito?

Fu poi completato l'impianto lavavetri: tubi (quelli delle flebo) e raccordi nuovi (comprati in un negozio di accessori per acquari), revisione ugelli, rimozione orrenda vernice nera applicata sui braccetti dei tergicristalli (che tornarono esattamente come nuovi) e adeguamento delle spazzole che da nere diventarono alluminio satinato come i braccetti. Per le spazzole bastò allargare uno dei fermi per estrarre dalla montatura la parte in gomma col relativo supporto, verniciare il tutto di colore alluminio e rimontare il tutto.

Realizzai una delle manopole delle leve che comandano l'apertura delle bocchette dell'aria in quanto mancante; avendo come campione la superstite, trovai un pezzo di plastica piena

che modellai con una semplice lima semitonda, aiutandomi con una morsa; poi ricavai la fessura per il montaggio della leva utilizzando un cacciavite portato a "rosso" con il cannello; infine una leggera levigatura con carta da 1200.

Ricostruii con stucco metallico da carrozzeria un angolo mancante della cornice della leva di apertura del bagagliaio.

Mi venne l'idea di mettere al lato più lungo del deflettore un tratto di modanatura cromata ricavata dal coprigrondaia di una 500. La porta acquistò "importanza" ed il vetro batteva meglio sulla guarnizione, assicurando una migliore tenuta all'acqua. Oltre tutto non costava quasi niente e si poteva rimuovere all'istante in qualunque momento.

Particolare cura fu prestata al rimontaggio dei paraurti che, nel CT non è proprio semplicissima, specie se si ha a che fare con parti non proprio nuovissime e con staffe raddrizzate. Se non si sta attentissimi è facile avere un aspetto di "smorfia di dolore" del frontale, invece del solito bel musetto sorridente.

Realizzai la linguetta che avrebbe dovuto essere presente sul contorno della serratura del cassettino utilizzando un pezzo di pelle nera spessa 2 mm e piuttosto venata, prelevata da una vecchia borsa in disuso di mia moglie (mai buttare niente!!!!).

Insomma una lunga serie di piccoli interventi, dei quali quelli citati sono solo alcuni esempi, eseguiti personalmente e che si inserirono perfettamente nell'ambito dei lavori più impegnativi eseguiti dal carrozziere.

Il tappezziere fece un lavoro grandioso sul cruscotto (benedetta le pelle, sempre fornita da mio cognato) e rifece l'imbottitura dei sedili che sembravano quindi nuovi. I pannelli degli sportelli furono invece comprati già pronti

Il problema maggiore fu quello di coordinare il lavoro del carrozziere con quello dell'elettrauto; quest'ultimo infatti aveva orari completamente diversi ed i suoi metodi (per me eccellenti) non erano completamente condivisi dal carrozziere. Ne derivava una situazione conflittuale di fondo nella quale io dovevo fare da mediatore. Anche questo fu comunque superato.

Il lunotto della capote ritornò perfettamente trasparente, quasi cristallino, dopo molto "olio di gomito" impiegato a strofinar-

lo con un comune polish per carrozzeria; al riguardo sarebbe andato bene anche il Sidol per metalli.

Insomma dopo quasi tre mesi di lavori (il rimontaggio fu lento, preciso, meticoloso, ossessivo, ecc. ecc.) l'auto fu pronta e, oltre tutte le aspettative, faceva davvero una gran figura: Il brutto anatroccolo diventò cigno in tutta le sue eleganza e bellezza ed andò a tenere buona compagnia al GT. Un piacere doppio, in attesa di essere… triplicato.

Capitolo 28

Il trittico è realizzato

Questa è storia davvero contemporanea, dato che una 1750 berlina, color rosso amaranto del 1971, è arrivata a casa solo da qualche mese.

Quando le braci sonnecchiano sotto la cenere è meglio evitare di aggiungere paglia; così invece ha fatto un carissimo amico, mio concittadino che però risiede a Roma e che ha realizzato il "trittico" prima di me. Un giorno mi telefona e mi chiede. «ho trovato una Giulia in vendita a 12 km da casa tua e mi interesserebbe; vai a dare un'occhiata per me?». Era un invito a nozze; ero contento sia di fare un favore ad un appassionato alfista e sia di avere a che fare con una Giulia.

L'esame fu positivo da tutti i punti di vista; si trattava di una Giulia Nuova Super 1300, del 1975, di colore verde pino, in condizioni di base già ottime (era di un unico anziano proprietario) e poi ulteriormente migliorate da un meccanico precisino che l'aveva rilevata quando il proprietario era passato a miglior vita. Studiai minuziosamente la vettura, molto più accuratamente di quanto avrei fatto se fosse interessata a me e stimolai forse troppo il carattere un po' "particolare" del meccanico che alla fine stizzito esclamò che non stava di certo vendendo un'auto nuova.

L'acquisto del mio amico poi andò a buon fine e ad momento del ritiro mi capitò una cosa bellissima. Accompagnai infatti

l'amico col GT e sulla strada del ritorno ci fermammo da un benzinaio per il rifornimento. Uno degli addetti mi guardava insistentemente e ad un certo punto mi disse «dottò, voi non vi ricordate di me, ma io sì. Trent'anni fa non venivate con una macchina uguale a fare benzina nella piazza del policlinico? Solo che allora era bianca». Incredibile che mi avesse riconosciuto dopo trent'anni.

L'acquisto dell'amico determinò in me la voglia di emularlo al più presto; del resto era già da tempo che cercavo una 1750 berlina ed un giorno ne vidi una, una seconda serie, parcheggiata nei pressi del benzinaio dove di solito facevo rifornimento. Mi informai nei paraggi e scoprii che l'auto era di un meccanico che aveva l'officina lì vicino; gli chiesi di mostrarmela e devo dire che non mi dispiaceva, anche se la carrozzeria, di colore verde oliva metallizzato, non era un granché; il cruscotto era però sanissimo ed i sedili quasi nuovi, per quanto appartenessero alla successiva 2000; infatti avevano i poggiatesta ai sedili anteriori ed era leggermente diverso il disegno delle cuciture. Il meccanico era indeciso se venderla o tenerla per se; date le condizioni non proprio ottimali, gli offrii una cifra molto bassa che inizialmente rifiutò.

Quell'auto era per me una tortura; passavo di lì anche più volte al giorno nei miei spostamenti e vederla lì esposta alle intemperie mi faceva stare male. Parecchi amici, ai quali mostrai l'auto a tutte le ore del giorno, rimasero perplessi sulla validità dell'acquisto, ma io insistevo. Un giorno riuscii a convincere il proprietario a farmi dare un'occhiata più approfondita alla macchina ed ecco: aveva un motore 512 (2000 cc) in luogo del 548 (1750) originale. Ci misi una pietra sopra.

Navigando su Web tra i forum di vari club Alfa Romeo, trovai un'inserzione interessante. Era una 1750 II serie del 1971, in vendita a 80 km dalla mia città. Andato a vederla e fu un colpo di fulmine; praticamente solo due proprietari, 88 000 Km molto probabilmente originali, colore rosso amaranto 509 (con tanto di etichetta originale nel bagagliaio).

L'auto era ricoverata in una rimessa sotterranea umidissima. Appena vidi quel musetto simpatico sentii una scossa… sem-

brava che mi implorasse di portarla via di lì. Cominciai ad esaminarla a modo mio, ma con delicatezza: non volevo violare il suo dignitoso silenzio.

Piano piano eseguii quasi tutta la mia solita "check list" (della quale parlerò in dettaglio più avanti) e capii che doveva essere mia. Non la misi neanche in moto perché tirai al ribasso pesante; del resto era ferma da circa un anno; mi accontentai di accertarmi che il motore non fosse bloccato (cambio in V e spintarella per vedere se girava…).

Dopo i soliti convenevoli, le richiusi con amore i cofani e gli sportelli e le promisi che sarei tornato presto. Quando sono andato via sembrò che sorridesse soddisfatta. Mia moglie che avevo trascinato in quest'avventura, guardava con compatimento questo idillio, ma che importava, la gioia era grande. I fondi erano sanissimi con il rivestimento del pianale intatto. I sedili una meraviglia; i pannelli tesi come la pelle di un tamburo; il cruscotto una bellezza e sanissimo; le moquette come devono essere; il bagagliaio in disordine e con i rivestimenti tutti smontati, ma completi; il cielo dell'abitacolo sano e pochissimo macchiato; i vetri a posto e tutti dello stesso anno di produzione; c'era anche il lunotto termico (non speravo tanto); la ruota di scorta era probabilmente ancora quella di primo equipaggiamento; targhe e libretto originali dell'epoca; la ruggine era pochissima.

Spuntai un buon prezzo, detti un acconto, una stretta di mano col giovane e simpaticissimo venditore, buon alfista, e via.

Capitolo 29

E fu di nuovo 1750

Passarono quasi due settimane e venne il momento del ritiro. Il dubbio era: portarla via con un carro attrezzi o in moto? Certo non era pensabile di farle fare il viaggio nelle condizioni in cui si trovava, anche perché la marmitta era del tutto assente ed i freni funzionavano male.

Mi accordai perciò con un meccanico del posto, esperto in Alfa Romeo e consigliatissimo dal venditore, per fare qualche lavoro di base in modo che la macchina potesse viaggiare senza problemi.

Il giorno stabilito, con 15 minuti di anticipo sulla tabella di marcia, ero già sul posto. Il meccanico arrivò con un ottimo biglietto da visita: guidava un'Alfa 6 2.5 a carburatori che cantava come un usignolo!! Subito mi rassicurai. Collegata la strops al fuoristrada di mio figlio con quale ero andato a prenderla ed al braccio inferiore della sospensione della 1750 la portai finalmente alla luce. I freni per fortuna non erano inchiodati, anzi funzionavano normalmente, pur senza l'aiuto del servofreno.

300 metri ed eravamo già in officina. Scaricai dalla fuoristrada le marmitte e la minuteria che avevo portati e detti un'occhiatina migliore alla mia bella. Nel bagagliaio una bella sorpresa: una serie di tappeti in gomma praticamente nuovi!!! Le ruote erano senz'altro dell'epoca, probabilmente di secondo e-

quipaggiamento, dato che la ruota di scorta era una "Cavallino" mai usata!

Guarda qua, guarda là, non volevo interrompere quel momento magico, ma mia moglie mi richiamò duramente all'ordine: «ma non vedi che il meccanico aspetta che gli dica qualcosa???» Non l'avesse mai detto: lo subissai letteralmente di raccomandazioni, consigli, richieste (più o meno maniacali); ad un certo punto smisi perché avevo notato un lampo omicida negli occhi del poveretto; poi, gentilissimo ed avendo compreso la mi ansia, mi invitò a visitare l'officina ed ogni dubbio fu fugato: parti di Alfa serie 105, 115 e derivate dappertutto, un motore 2000 sul banco, fotografie molto interessanti alle pareti, insomma una rassicurante "clinica" come volevo io; mi dette il suo biglietto da visita: bé basta! L'immagine pubblicitaria era… una 1750 GT!!!!

Insomma me ne andai tranquillo, ringraziando il gentilissimo Giuseppe (il venditore) che mi aveva dato la massima collaborazione con una cordialità davvero fuori del comune.

Dopo una decina di giorni andai a ritirarla. La macchina era già pronta ed il meccanico aveva anche dato una lavatina veloce veloce. Sul piazzale una 2000 berlina ed un Duetto IV serie. Bene.

Mi misi subito al volante ed il motore si avviò subito con un rombo suadente e bellissimo. Sbrigai le formalità, pagai un prezzo davvero molto onesto e partii. Mi fermai subito dopo 100 metri per fare rifornimento (ero in profondo rosso) e notai che la frenata non mi piaceva affatto: lunga e con pedale "gommoso". I freni erano decisamente da rivedere (rettifica dischi e revisione pinze). Col procedere la frenata migliorò sensibilmente, in rapporto all'ossido asportato progressivamente dai dischi. Lasciai scaldare bene il motore e procedetti con cautela; le gomme facevano pena! Sfido, avevano trent'anni!!! La pressione dell'olio era troppo alta; la lancetta tendeva al massimo; sicuramente c'era da cambiare il transduttore (la strumentazione era di marca Jaeger). Il resto sembrava funzionare a dovere, a parte la spia dello starter che rimaneva accesa: cavo da registrare. Niente di preoccupante.

Dopo una decina di km fremevo dalla voglia di affondare un po', ma resistevo ancora perché volevo l'olio in temperatura. Intanto apprezzavo il cambio che era perfetto! Non una impuntatura, non una grattatina: i sincronizzatori sembravano nuovi. Benissimo. Cominciai ad accelerare un po', raggiunsi i 130 e mi prefissi di non superarli (con quelle gomme). Le sospensioni erano veramente a posto: filtravano molto bene le asperità dell'asfalto ed anche in curva non ebbi niente da dire; ad un certo punto saggiai un po' l'accelerata: mamma mia, che coppia, che respiro aveva quel motore. Alzai il finestrino e mi godetti il silenzio e l'isolamento che era veramente notevole; il sedile di guida era comodissimo, sembrava di stare in poltrona. Provai qualche sorpasso con scalatina in IV e rapida passata in V: una meraviglia, la macchina rispondeva benissimo, nessun accenno a picchiare, ero più che soddisfatto.

Intanto lo sguardo vagava qua e là su molti particolari che richiedevano cura ed attenzioni. La voglia di godermi la macchina subito era grande, ma così non poteva essere; non ero uscito da un concessionario e non ero nel 1971 come mi illudevo che fosse.

Arrivai felicemente a destinazione con un sorriso ebete stampato in faccia e andai subito a mettere la macchina sul ponte: che dire? Fondi perfetti, neanche un buchino; belle le mie testine nuove dello sterzo, poco olio qua e là; niente di speciale, normale "sudore". Notai invece una perdita da un paraolio della trasmissione a destra: questa sì che avrebbe dovuto essere eliminata.

Si fece tardi: mi telefonò mia moglie per sapere che fine avevo fatto: «eccomi, rispondo, sto parcheggiando nel box».

Mangiai un boccone, cercai di riposare, ma niente da fare: cuore e cervello erano lì; allora cedetti, uscii subito dopo aver parlato telefonicamente con alcuni amici che mi fecero gli auguri e mi dedicai ad un esame un po' più approfondito. Intanto non resistetti e misi subito i tappetini nuovi che erano nel bagagliaio; così l'abitacolo assunse all'istante un aspetto migliore.

Questi i risultati dell'esame: esclusa la possibilità di una lucidatina: la vernice era davvero in pessime condizioni, perché

esito di una spruzzata fatta non proprio da un professionista, ed il parafango posteriore di destra mostrava qualche bollicina inaccettabile. Le guarnizioni raschiavetri erano completamente consunte, le maniglie presentavano qualche bella "fioritura" sotto la cromatura; un paio di fari avevano la parabola "out". Il ventilatore non funzionava; un paio di strumenti non si illuminavano ed altre cose di minore importanza.

Quello che vidi mi dispiacque moltissimo, perché non coincideva con lo stato generale della vettura che secondo me era molto buono; nulla a che fare con le condizioni originarie del CT, per esempio.

Capitolo 30

Un altro restauro

I primi interventi consistettero innanzitutto nel lavaggio del motore e del pianale, nonché nell'ingrassaggio dell'unico punto della trasmissione ed in un grafitaggio completo.

Per quanto riguarda la meccanica: la carburazione era stata già regolata, così come l'anticipo e le punterie; erano stati già sostituiti tutti i liquidi ed i filtri. Al minimo il motore quasi non si sentiva, sussurrava come un gattino e reggeva alla perfezione i 700 giri; in seconda, procedendo a bassissima velocità, bastava affondare l'acceleratore che la macchina abbassava la coda e schizzava via che era un piacere con un rombo non troppo invadente (l'insonorizzazione era notevole), ma comunque molto sonoro e bellissimo fino a quando non si passava in terza; allora cambiava leggermente di tonalità ma continuava a regalare sempre un suono meraviglioso.

Il coperchio delle valvole era quello di un'Alfetta, lo avevo notato subito alla prima occhiata, ma quello non era un problema; lo avrei sostituito in seguito.

In ogni caso il cattivo funzionamento dei freni richiese una nuova visita dal meccanico, questa volta il mio solito di fiducia che effettuò la revisione dei freni, perché era stato cambiato solo l'olio, ma fu necessario anche rettificare i dischi e cambiare le pasticche che erano apparentemente in buone condizioni, ma ormai cristallizzate perché risalivano probabilmente ad Orazio

Satta Puliga. Fu anche sostituito il paraolio posteriore destro della trasmissione e furono montati nuovi supporti del motore. La revisione della meccanica fu quindi ultimata definitivamente. Il meccanico si occupò spontaneamente anche del trattamento estetico del motore ed inoltre, senza che gli avessi detto niente, dato che aveva parcheggiato l'auto all'aperto nel cortile dell'officina, si spinse persino a proteggere dal sole il cruscotto che come è ben noto è particolarmente delicato! Incredibile.

Fu poi la volta dell'elettrauto dove l'impianto elettrico fu controllato e revisionato; il ventilatore del riscaldamento fu riparato sostituendo la ventola originale con una di una Autobianchi A112, con pieno successo del "trapianto". Fu infine istallata un'autoradio d'epoca sul cruscotto.

E siamo ai giorni d'oggi. Durante le ferie ho fatto vari lavori all'abitacolo; ho montato un nuovo specchietto retrovisiore esterno in luogo di uno che non c'entrava proprio niente ed ho risolto il problema dei coperchietti che coprono i dadi di fissaggio dei braccetti del tergicristallo. Le auto della serie 105, a seconda della marca dei braccetti stessi, ne possono montare due tipi: quelli tondi, a tappo (Bosch), e quelli oblunghi a coperchietto vero e proprio (Carello). Quelli del primo tipo si riescono ancora a trovare, ma quelli del secondo sono praticamente impossibili, ma sono molto simili alla parte superiore degli spinotti delle prese TV. Basta tagliarli nella parte posteriore, sagomare i bordi anteriori, eliminare i supporti interni delle viti, dargli una lisciatina e verniciarli in nero opaco. Montano alla grande e possono essere fissati con un paio di gocce di bostik.

La vettura ormai deve solo passare dal carrozziere; sto però progettando un restauro conservativo ed economico; una "velata" (verniciatura da effettuare smontando il minimo indispensabile) vorrei farla, ma non più di tanto. Ma non c'è fretta la macchina è usabile con decoro anche così com'è.

È bello sentire i commenti dei passanti: uno dei "ragazzi" di un lavaggio mi ha detto: «ma questa è la macchina di Tomas Milian», provocando in me un'immediata onda di emozioni. Un altro giovanotto sui 25 anni mi ha detto: «meravigliosa questa auto; ieri a costo sembrare un ladro sono rimasto un buon quar-

to d'ora ad ammirarla da tutte le parti; di Alfa così non ne fanno più; comunque in questi giorni ritiro una GT nuova!».

Anche mia moglie che ha avuto parole molto lusinghiere su quest'auto («ma com'è comoda, ma com'è silenziosa», ecc.); unico problema il caldo tropicale con il quale l'ho obbligata a farsi un giretto: quel giorno si sfioravano i 38 gradi ed il texalfa in cinghialino maremma di certo non aiutava; abbiamo comunque sopportato stoicamente la prova, mentre la lancetta della temperatura dell'acqua, anche nel traffico cittadino, rimaneva rassicurantemente inchiodata sugli 80 gradi.

A completamento della "questione" 1750, che io ritengo uno dei più felici progetti delle scuola "Pulighiana", credo opportuno riportare integralmente una interessante intervista fatta al lancio della nuova vettura da Marco Matteucci ad Orazio Satta Puliga per conto del periodico Auto Pocket (Alfa Romeo 1750, provata da Auto Pocket. Ediprint ed., Torino, 1968).

> Il complesso dei rilievi emersi dalle prove da noi compiute su un esemplare della berlina 1750, ha permesso la preparazione di una nutrita serie di domande che abbiamo ritenuto opportuno rivolgere all'ing. Orazio Satta Puliga, direttore della sezione progettazione e reparti sperimentali dell'Alfa Romeo ed autore effettivo dei progetto della 1750, così come di altre gloriose e notissime creature meccaniche uscite dalle officine milanesi del Portello e, in tempi più recenti, dal moderno complesso di Arese. Da questo dialogo ci ripromettevamo di ottenere, come in effetti abbiamo ottenuto, una serie di indicazioni e di considerazioni particolarmente utili, per la qualificata fonte da cui provengono, ai futuri possessori della prestigiosa berlina Alfa Romeo, sia per comprendere lo spirito e i criteri tecnici in base ai quali la loro macchina è nata, sia per integrare ed eventualmente correggere le proprie valutazioni personali.
>
> Offriamo qui di seguito al lettore il resoconto stenografico delle risposte fornite dall'ing. Satta Puliga alle nostre domande, come ulteriore e conclusivo contributo alla conoscenza approfondita della 1750.
>
> Prima di esporre la domanda iniziale abbiamo premesso al nostro interlocutore che la natura stessa dell'intervista ed i suoi scopi ci avrebbero costretti a mettere l'accento su un certo numero di critiche alla vettura (per le quali cercavamo una risposta); ma che ovviamente questo non significava l'avvio di un "processo" alla 1750, della quale riconoscevamo i numerosi e non marginali pregi.

I progettisti dell'Alfa Romeo, e naturalmente Lei in primo piano, sono rimasti pienamente soddisfatti dei disegno della carrozzeria fatto da Nuccio Bertone? Questo disegno è stato realizzato in modo integrale o viceversa si è avuta una collaborazione dell'Alfa anche nella fase della progettazione stilistica?

Il progetto, com'era stato presentato da Bertone, aveva incontrato l'approvazione della nostra direzione generale. Pensavamo che fosse un progetto funzionale ed esteticamente molto soddisfacente. Per quello che riguarda la seconda parte della domanda, è chiaro che al momento di vagliare il disegno di uno stilista, anzi dei miglior stilista, esigenze di carattere costruttivo e funzionale impongono qualche leggera variazione; e così è successo anche in quest'occasione, com'è ovvio. Abbiamo dovuto pregare l'autore di fare determinate piccole alterazioni rispetto alla forma originale per pervenire alla migliore abitabilità e alla migliore facilità di impostazione.

Può illustrarci brevemente le principali modifiche apportate al materiale di base, ossia al motore della Giulia Super per arrivare al motore della 1750?

Per quanto riguarda il motore, si è trattato essenzialmente di un ridisegno sulla base dei motore 1600. È ben noto come ogni motore derivato da un altro motore venga ad essere una creatura diversa. C'è lo stesso rapporto che tra un padre e un figlio: sono due individui legati da relazioni per così dire genetiche, molto strette, molto precise, però ognuno ha la sua personalità. E basta variare anche di poco determinate caratteristiche parametriche di un motore per Imbattersi in modi di funzionare e in inconvenienti ai quali bisogna porre rimedio: inconvenienti diversissimi, inaspettati. Sì tratta proprio di due individualità molto distinte, anche se a un affrettato esame possono sembrare due gemelli.

In particolare, sembra verosimile che buona parte di queste differenze di configurazione siano dovute al modificato rapporto fra alesaggio e corsa. Non è così?

Certo. Essenzialmente, si tratta appunto della modifica di questi due parametri fondamentali, diametro e corsa. Per motori molto spinti come i nostri il modo di funzionare, specialmente per quello che riguarda la combustione e le caratteristiche dinamiche del motore, risulta molto diverso quando si ritocchino tali parametri. Quindi non si può pensare alla nascita di un motore come quello della "1750" come a una semplice operazione di "pantografatura" dei vecchio motore e dei nuovo. Il nuovo motore, insomma, può essere simile al vecchio da un

punto di vista superficiale, ma è assai diverso dal punto di vista funzionale.

Comunque queste differenze dovrebbero essere essenzialmente di natura dimensionale. In altre parole la distribuzione degli organi, o meglio la configurazione generale dei motore dovrebbe essere la stessa. È così?

Sì, la configurazione generale naturalmente è sempre quella, ed effettivamente tutte le variazioni che si hanno nel passare da un motore all'altro sono variazioni dimensionali. Ma sono proprio, ripeto, queste variazioni, anche piccole, che portano ad incontrare sul motore nuovo problemi completamente diversi. E a questo punto debbo precisare che, nel caso specifico, si è trattato non soltanto di aumentare le prestazioni nella stessa misura in cui si è Maggiorata la cilindrata. Abbiamo fatto di più: come è facile constatare dalle caratteristiche dei motore "1750", l'aumento della potenza ma specialmente della pressione media specifica, ossia in pratica della coppia massima specifica, è stato considerevole. Il lavoro che ci siamo imposti per dotare il motore di una elasticità ancor maggiore di quella che corrisponderebbe al rapporto delle cilindrate, è stato molto impegnativo.

Ancora un raffronto con la "Giulia", stavolta a proposito dell'abitacolo. Può dirci quanti centimetri in più trova a sua disposizione l'utente all'interno della nuova vettura, sia in senso longitudinale sia in senso trasversale? E come è stato ottenuto questo miglioramento?

L'aumento dimensionale, dei resto rilevabile dalle quote dei disegni, va visto, per così dire, con una certa elasticità. Infatti, a parità delle dimensioni dell'abitacolo, quello che gioca sensibilmente nella sistemazione interna di una vettura è il disegno dei sedili e la posizione che gli occupano! vengono ad assumere. quando vi si siedono. L'aumento metrico è di 60 millimetri in senso longitudinale, ma la miglior disposizione dei sedili ci permette di affermare che, dal punto di vista della comodità di sistemazione, il guadagno è anche superiore. In definitiva, ciò che si richiede a una buona vettura è di allogare nel miglior modo i suoi passeggeri. Quanto alla dimensione trasversale, è praticamente eguale a quella della "Giulia". La nostra clientela è solita viaggiare con un "grado di occupazione" della vettura non troppo elevato, e anche in considerazione di ciò riteniamo che la "1750" possa essere una macchina abbastanza comoda per quattro persone. Nel caso di cinque persone a bordo li trasporto è egualmente possibile, ma naturalmente il terzo passeggero posteriore viaggia con minor comodità. Questa nostra impostazione è anche sottolineata dal fatto che, com'è noto, la "1750" è equipaggiata con un poggiabraccio amovibile centrale, che

quando è montato determina esattamente la capacità di occupazione della vettura in quattro posti. Questo elemento si può sostituire con uno strapuntino che permette di allogare in modo abbastanza soddisfacente il quinto passeggero.

È esatto affermare che è stata attuata una lieve scavatura dello spessore delle portiere sui lato interno?

Per la verità si tratta di una scavatura molto modesta. Tuttavia abbiamo riscontrato che l'alloggiamento di quattro persone, anche di notevole corporatura, è abbastanza comodo.

Le nostre prove su strada e su pista hanno dato un esito addirittura entusiasmante a proposito della tenuta di strada. Può spiegare quali particolari artifici tecnici sono stati adottati in sede di progettazione per arrivare a risultati così brillanti?

La personalità di ogni vettura, come già ho detto a proposito dei motori, è fatta di mille piccoli compromessi e di mille piccole astuzie. Per la tenuta di strada, si tratta di giocare in modo corretto sui tanti parametri che influiscono su di essa. Confido che siamo riusciti a dimostrare che caratteristiche già ottime di per sé, come quelle della "Giulia Super", possono essere ulteriormente migliorate. Abbiamo fatto ricorso, per quanto riguarda la tenuta di strada, a parecchi elementi nuovi che distinguono la "1750" dalla "Giulia Super". Abbiamo mutato le dimensioni della gommatura, abbiamo lievemente modificato il sistema cinematico della sospensione anteriore, è stato spostato verso l'esterno il sistema di tamponamento anteriore, è stata mutata la flessibilità delle molle ed è stata aggiunta una barra stabilizzatrice posteriore. L'insieme di tutte queste componenti ci ha permesso il raggiungimento di un risultato , in fatto di tenuta di strada, che giudico molto favorevole. Il che ci soddisfa in modo particolare perché la tenuta di strada è uno degli elementi fondamentali di quella tal "sicurezza preventiva" che è diventata oramai, per noi, uno degli argomenti più importanti nella progettazione delle vetture. La prima cosa, è persino lapalissiano, è proprio la sicurezza dell'utente.

Quali particolari esigenze hanno suggerito l'adozione, sulla "1750 ,, di una barra di torsione posteriore?

L'adozione di una barra è consigliata dal diverso grado di reazione alla forza centrifuga che oppongono rispettivamente il treno anteriore e il treno posteriore. Per agevolare la corretta distribuzione del contrasto alla forza centrifuga, in determinate condizioni di funzionamento risulta opportuno aiutare, per così dire, l'avantreno a superare la propria

percentuale di carico a questo scopo serve, appunto, l'introduzione di una barra posteriore.

Lei ha accennato a qualche modifica della sospensione anteriore in confronto alla Giulia. Ritiene che sulla 1750, la sospensione stessa non tenderà, con l'uso, a divenire rumorosa, come talvolta si è lamentato sulla "Giulia"?

Direi di no; Nel caso della "Giulia" si sono talvolta riscontrati "rumorini" alle sospensioni, ma essi non dipendevano dalla cinematica, bensì da determinate caratteristiche degli snodi che vincolano la sospensione stessa. Già in precedenza noi abbiamo provveduto ad ovviare a determinate caratteristiche negative degli snodi sferici, e riteniamo che i miglioramenti recentemente conseguiti possano, essere mantenuti.

Può illustrare brevemente le modifiche apportate all'impianto frenante rispetto alta "Giulia"?

Anzitutto, abbiamo lievemente maggiorato le ganasce anteriori e abbiamo introdotto un sistema di regolazione della frenata antero–posteriore. In queste condizioni, specie per quanto riguarda la frenata anteriore e tenuto conto della scelta di appropriata pastiglie frenanti nonché del modificato diametro dei disco, riteniamo di esser riusciti ad eliminare l'inconveniente che noi chiamiamo in gergo "ginocchio", lamentato da qualche cliente (ossia il relativo indurimento della frenata, specie sotto uso prolungato, nelle discese ecc.), e a realizzare un docile funzionamento dell'impianto frenante a tutte le velocità e in tutte le condizioni d'impiego, anche le più dure.

Qualcuno probabilmente si aspettava che sulla 1750 venisse adottato lo sdoppiamento dei circuito frenante, a fini di sicurezza (cosa poi attuata nella seconda serie n.d.r.). Perché non lo si è fatto?

Per noi, sono determinanti le considerazioni suggerite dalla statistica. Ci risulta che in effetti gli inconvenienti dovuti ad alterazioni, rotture e in genere disfunzioni dell'impianto frenante sono numericamente poco rilevanti. D'altronde, a nostro avviso il doppio circuito frenante, quale è concepito normalmente, è un aiuto di natura soltanto psicologica, ma di relativa efficacia sul piano funzionate: un sistema frenante dimezzato comporta spazi di arresto tutt'altro che sufficienti per evitare dei guai. Inoltre, aumentando il numero degli organi si accresce il numero delle possibili avarie. A nostro parere è preferibile disporre di un circuito frenante molto semplice, con possibilità percentuali di avarie estremamente ridotte, piuttosto che un circuito frenante più complicato e quindi fatalmente soggetto a un maggior numero di guasti, e

per di più incapace di assicurare, in condizioni menomate, una frenata abbastanza efficiente. Insomma, la soluzione dei circuito sdoppiato mi sembra un buon motivo di diffusione commerciale, ma tecnicamente poco realistico.

Sulla "1750" non sono montati fari con lampadina dei tipo cosiddetto allo jodio (cosa poi attuata nella seconda serie n.d.r.). Qual è la sua opinione in proposito? È forse prevedibile in futuro la loro adozione?

La lampadina "agli alogeni" (è la definizione corretta) è indubbiamente abbastanza efficiente, ma per quanto riguarda il fascio anabbagliante non dà grandissimi vantaggi. Anche in considerazione delle abitudini della clientela, noi pensiamo che il sistema d'illuminazione convenzionale sia ancora conveniente, tenuto conto anche dei fatto che si viaggia quasi sempre con gli anabbaglianti. Inoltre, il consumo di corrente delle lampadine "agli alogeni" è motto elevato. Un altro inconveniente è rappresentato dalla cattiva resa di questo tipo di fari in caso di nebbia, a causa delle difficoltà di delimitazione dei fascio luminoso e dei conseguenti fenomeni di riflessione: e questa considerazione è importante, specie per le nostre regioni.

A quali motivi è dovuta l'adozione dei cappucci protettivi di gomma per la bobina e per lo spinterogeno della "1750"?

Ci siamo sforzati di difendere dalle conseguenze di violenti piovaschi o dell'attraversamento di pozzanghere queste parti dei circuito elettrico, particolarmente delicate e soggette al pericolo di dispersioni di corrente a causa dell'umidità. inoltre, un simile rischio è andato accentuandosi in tempi recenti a causa della crescente diffusione dell'uso di spargere sali anticongelanti sul manto stradale nei mesi invernali: essi provocano facilmente il deposito di una pellicola conduttrice dell'elettricità.

Abbiamo rilevato, a proposito dei tergicristallo, una scarsa differenziazione delle cadenze alle due velocità previste: più precisamente, ci è parso troppo lento il ritmo di funzionamento alla velocità superiore. Quale è la sua opinione in proposito? Non ritiene che in tali condizioni la funzionalità dei tergicristallo sia insufficiente alle elevate velocità e che sarebbe opportuno migliorarla con l'adozione di alette di pressione aerodinamica?

A noi risulta che l'aderenza del tergicristallo anche alle velocità elevate è abbastanza buona. È chiaro poi che la sua funzionalità dipende anche dall'efficienza degli elementi detergenti in gomma, che sta al cliente di conservare in buone condizioni. Quanto alla cadenza di fun-

zionamento, ci sembra buona anche sotto una pioggia abbastanza fitta. Inoltre, la realizzazione di un tergicristallo capace di mantenere tutta la sua efficienza anche in presenza di piovaschi di tipo tropicale comporterebbe non poche complicazioni, con la conseguenza di maggiori possibilità di avaria. Debbo aggiungere che sarebbe bene, in caso di pioggia fortissima, rinunciare comunque alle alte velocità: sotto questo aspetto potrei sostenere scherzosamente che abbiamo adottato quella cadenza per realizzare anche un "invito automatico" alla prudenza.

I nostri rilievi sono risultati negativi a proposito dell'illuminazione interna dell'abitacolo e di quelle dei vano motore e dei bagagliaio. Troviamo la prima d'insufficiente intensità, le Seconde infelici perché lasciano in ombra ampie zone dei rispettivi vani. Non era possibile ottenere migliori risultati?

È un'obiezione seria. Tuttavia, debbo far rilevare che un'illuminazione interna troppo intensa ci è sembrata poco consona ad un tipo di vettura qual è la "1750". Inoltre, c'è da tener conto dell'abitudine di molti passeggeri, specie se familiari dei pilota, di accendere spesso durante la marcia gli apparecchi d'illuminazione interna per guardare l'ora o per consultare una carta. E dal punto di vista della sicurezza di guida, meno intensa è la luce interna e meglio è. Quanto all'illuminazione dei vani, quella anteriore è da considerare, per così dire, di natura generica, essendo assai arduo illuminare tutti gli organi dei vano motore: qualunque operazione meccanica di un certo peso richiederà sempre l'uso di una lampada supplementare.

Manca, sulla "1750", un'apertura predisposta per l'installazione della radio (non, beninteso, il relativo vano d'allogamento, che infatti c'è), e manca quindi anche la relativa mascherina. Quest'ultima lacuna dovrebbe creare un ostacolo per chi, avendo montato un'autoradio e volendo riprendersela al momento di vendere la vettura, si trovi nell'impossibilità di occultare in modo esteticamente valido — ossia ripristinando la mascherina l'apertura praticata nella fascia centrale della plancia dall'installatore. Lei non condivide questa preoccupazione?

L'obiezione è giusta. Noi non abbiamo voluto, per considerazioni di carattere estetico, sciupare il bell'effetto dell'elemento in legno sulla plancia. Sotto questo elemento è già predisposta l'apertura per l'installazione dell'autoradio.

Una domanda di sapore un po' commerciale, ma che ci sembra giusto rivolgere al più illustre progettista dell'Alfa Romeo, che certo elabo-

rando una nuova macchina pensa soprattutto a chi la dovrà usare. Quale sarà, secondo lei, il compratore–tipo della 1750?

È una domanda difficile. Penso lo si possa individuare in quel cliente che, pur dovendo acquistare per il suo servizio normale e diuturno una vettura di comode prestazioni e di buona abitabilità (anche per i familiari e gli amici), desideri scegliere un modello che gli permetta, in presenza di una strada interessante e non troppo frequentata, non dico di soddisfare velleità sportive, ma almeno di guidare con notevole brio e con una certa disinvoltura. Per questo automobilista–tipo, la "1750" offre il miglior compromesso fra la vettura veramente sportiva e il mezzo adatto per gli spostamenti quotidiani.

Per concludere, le chiediamo se a suo parere i dati reali dei consumo di carburante (non quelli teorici stabiliti in base ai sistemi di normalizzazione) si riveleranno soddisfacenti per quel tipo di clientela che lei ha testé configurato, e quali consigli riterrebbe di dare ai futuri guidatori della 1750, per evitare le condizioni d'impiego maggiormente dispendiose.

Più potente è la macchina, più sale il consumo: è inevitabile. Potremmo riassumere la formula dei consumo in una vecchia frase inglese. si paga a seconda di come si guida. Sulla "1750" è certo possibile conseguire buoni indici di consumo sforzandosi di non "spingere" troppo il motore, così come fatalmente lo stesso dato può salire a cifre preoccupanti se si viaggia con l'acceleratore a tavoletta. È un fatto che la potenza costa anche in benzina: così, i dati di consumo della "1750" sono inevitabilmente più elevati di quelli della "Giulia Super". Tuttavia, mi risulta che sulla nuova berlina Alla Romeo si può realizzare una guida relativamente economica pur non rinunciando a un buon grado di brillantezza. Questo è anche un risultato degli sforzi che noi dell'Alfa abbiamo sempre compiuto per far sì che il bilancio dei nostri clienti non risultasse eccessivamente gravato alla voce benzina. Certo, come amiamo dire noi tecnici, i cavalli vogliono bere.

Capitolo 31

Progetti futuri

Un appassionato alfista con tendenze "collezionistiche" non riesce a stare fermo neanche un attimo. La sua mente è sempre in fermento ed è alla continue ricerca di nuove acquisizioni e progetti di restauro.

Io evidentemente non faccio eccezione, dato che, nonostante abbia ancora in corso il restauro della 1750 berlina, ho annunciato solennemente che «il 2008 sarà l'anno della Giulia berlina».

Mia moglie ha assorbito il colpo inizialmente sorridendo tristemente e scuotendo la testa; poi quando ha saputo cosa di preciso ho in mente non ha potuto che darmi la sua approvazione, anche perché proprio mentre scrivo queste pagine è diventata alfista anche lei. Infatti, approfittando del furto della sua "crucca", sono riuscito a fare frutto dei lunghi anni di costante martellamento e condizionamento psicologico e l'ho convinta a scegliere per se nientemeno che una splendida GTV del 2002, versione speciale "Motus".

Comunque, qual è l'idea? È presto detto. Ho rintracciato la Giulia di mio padre! È proprio lei, con le targhe originali ed il libretto col nome di papà in prima pagina! Bella come mai, conservatissima in ogni dettaglio, custodita gelosamente da un collezionista in provincia in ambiente protetto.

È stato facile. Un giorno, non so perché, avevo il numero di targa di quella macchina che mi frullava in testa e decido di in-

serirlo sul Web nel sito “calcolo del bollo online”. Appare una videata con tutti i dati della macchina e la prossima scadenza della tassa di proprietà col relativo importo. Appurato quindi che la macchina esisteva ancora, ho fatto una visura al Pra ed ho ottenuto il nome dell’attuale proprietario.

Ho cercato di parlargli e lui, gentilissimo, mi ha decantato le doti della macchina, magnificandone le condizioni e aggiungendo che non ha alcuna intenzione di venderla.

Io per il momento ho lasciato perdere, ma gli ho lasciato il mio numero di telefono per ogni evenienza e nel frattempo controllo la situazione tramite alcuni amici comuni. In ogni caso tra qualche mese tornerò all’attacco e mi adopererò con tutte le mie forze affinché quella Giulia torni a casa sua.

Deve essere così: su quella auto ho praticamente imparato a guidare ed è un caro ricordo di papà che mi ha purtroppo lasciato qualche anno fa. Il suo portachiavi originale, ancora nella bustina di plastica, deve finalmente contenere le chiavi di quella vettura.

Capitolo 32

Cos'è un "cantiere"?

Il termine "cantiere", da me per primo utilizzato per indicare le operazioni di restauro di un'Alfa d'epoca, si è successivamente generalizzato tra un buon numero di amici appassionati ed è attualmente correntemente in uso.

La buona conduzione di un "cantiere" di questo genere presuppone vari fattori, i principali dei quali possono essere così di seguito schematizzati:

- profonda conoscenza "dal vivo" del modello che si intende restaurare;
- documentazione più vasta possibile del modello, possibilmente originale, scritta ed illustrata;
- spazio coperto adeguato e disponibile;
- tempo;
- vasta dotazione di attrezzi e buona familiarità con l'uso degli stessi;
- disponibilità di un ponte di sollevamento o di almeno una "buca";
- reperibilità di ricambi;
- pazienza, intuito, immaginazione, inventiva, capacità di improvvisazione.

La risoluzione di alcuni problemi meccanici, di carrozzeria ed interni può rendere necessaria la concomitanza di più dei fat-

tori sopra elencati, in mancanza dei quali occorre inesorabilmente rivolgersi a operai professionisti dei vari settori specifici.

Conosco alcuni esempi di alfisti "genialoidi" non professionisti e particolarmente portati verso ogni forma di lavoro manuale, che riescono ad eseguire personalmente praticamente tutti gli interventi necessari, dallo smontaggio e rimontaggio completo della vettura, alla revisione meccanica, al risanamento della carrozzeria, alla riverniciatura, al rifacimento dell'impianto elettrico e così via, ma in verità sono casi abbastanza rari. Più frequente invece il caso di persone che riescono ad intervenire efficacemente solo in particolari settori, specie in quello della riparazione e rifinitura delle varie componentistiche, che peraltro talora assumono i connotati di maggiore importanza.

Tocchiamo ora l'argomento spinosissimo degli artigiani professionisti. Quando vai da un artigiano anche per le cose più semplici, ti guarda attonito con un'espressione il cui significato varia da «…ma che vuole questo qua?» a «…quanto tempo devo perdere e cosa ci guadagno…» a «cuss iè matt'» a «la cap a te sta!?» a «ma vattinn', va!!!» (il barese qui è d'obbligo essendo un dialetto estremamente onomatopeico).

Il risultato finale è perciò:

— inferiore alle aspettative;
— estremamente costoso;
— non ottenibile (l'artigiano ti manda a quel paese o ti dice di ritornare tra vent'anni o dice «lascia tutto qua che poi vediamo» ed in questo caso il rischio di perdere preziose parti faticosamente trovate e pagate diventa più che concreto);
— condizionato al rifiuto di adottare metodi, tecniche e materiali pur da noi consigliati;
— svolto in tempi biblici o misurabili in ere geologiche (magari mentre a noi il lavoro serviva "ieri");
— eseguito con modifiche estemporanee e materiali inaccettabili («*mitt cuss ca va bbun u' stess*»: monta questo pezzo non originale che va bene ugualmente).

Le suddette nefaste possibilità possono essere variamente associate ed interagire a cascata tra loro tipo "effetto domino" o (nei casi peggiori) ricorrere quasi tutte contemporaneamente, venendo così a costituire nell'appassionato spine irritative o slatentizzanti di quadri psichiatrici (depressione, paranoia, rifiuto della realtà, alienazione, stati maniacali, ecc. ecc.) anche molto gravi e "conditi" da insonnia, nervosismo, alterazioni della libido e dell'appetito. E ditemi se non è vero…

Si giunge dunque a due possibilità; la prima consiste nel cercare di risolvere il problema personalmente ed allora può scattare in modo costruttivo la forza della disperazione legata al desiderio straripante di aggiustare le cose in un modo o nell'altro. Del resto, tutti sono bravi a portare la macchina da un restauratore professionista, lasciarla lì per un annetto, spendere anche 20 000 euro e farsela rimettere a nuovo! Il bello è invece proprio confrontarsi ogni giorno con le più disparate esigenze da superare con sforzi di inventiva e tendenza al… risparmio! In ogni caso occorre provare e riprovare; così i risultati positivi di solito non tardano ad arrivare.

Mi rendo conto che non tutti hanno le manualità necessarie per eseguire personalmente riparazioni, ricostruzioni, verniciature ed altro, ma in qualche caso l'attività svolta può essere di indubbio aiuto; vi sembrerà paradossale, ma spesso utilizzo anche materiali e tecniche medico–chirurgiche che derivano dalla mia professione! Ad esempio i fili in seta montati su aghi curvi per le suture li utilizzo per ricucire i volanti in pelle; i tubicini delle flebo sono ottimi per gli impianti lavavetro; è ovvio che so maneggiare a dovere forbici, bisturi ed altro strumentario, il che mi è di notevole vantaggio. Una volta ho persino utilizzato un gastroscopio per esaminare gli anfratti diversamente irraggiungibili di uno scatolato.

La seconda possibilità è quella di trovare un artigiano giusto che, una volta sperimentato positivamente, deve poi essere coccolato e conservato accuratamente per le esigenze future.

Figuratevi che il mio meccanico (una volta mi ha chiesto una siringa da 20 cc perché voleva mettere del grasso in posti assurdi, anche se la lubrificazione lì non era prevista: «sai dopo un

po' di anni, lì si secca tutto…») e che per la verità mi accontenta molto, avendo capito bene l'antifona, sa che può chiamarmi 24 ore su 24 e chiedermi le cose più assurde che io mi sforzo di esaudire all'istante come il genio della lampada…, tipo consigli medici, legali, di tipo psicologico, ecc. ecc. Ovviamente con proteste vivissime della mia povera moglie che una volta ho addirittura piantato in centro (con tanto di pacchi e sotto la pioggia) per correre dal meccanico che si era fatto male.

In definitiva è comunque altamente consigliabile rivolgersi sempre allo stesso artigiano di fiducia anche perché, col tempo, impara a conoscere la macchina, a capire le nostre esigenze ed a chiedere compensi onesti in relazione ad un rapporto instauratosi magari da anni.

Ecco così che nel nostro libretto di indirizzi dovremo avere senz'altro i recapiti di un meccanico, di un carrozziere, di un elettrauto, di un tappezziere e di un gommista di fiducia. Del resto il rapporto professionale con questi artigiani spesso sfocia naturalmente nell'amicizia, il che corrisponde anche ad ottenere notevoli possibilità, quali ad esempio quella di poter utilizzare in proprio e senza alcun onere, quando possibile, gli spazi e le attrezzature dell'officina.

Infine, un "cantiere" ben seguito in prima persona porta inevitabilmente ad affezionarsi morbosamente alla vettura, a considerarla, nel bene e nel male, una creazione personale e rende molto difficile poi abbandonarla. L'appassionato finisce per conoscerla fino all'ultima vite, sa di averle offerto tutte le sue cure ed il suo amore, ogni pezzo ha una storia: si può tradire un bene così?

Capitolo 33

"Restauri" e ira funesta alfistica

Purtroppo, quando l'auto è passata di mano varie volte le tracce dell'originalità possono essere del tutto cancellate e capita spesso di trovarsi di fronte a pasticci incredibili che possono suscitare "l'ira funesta del pelide alfista…" e stimolare la sua fantasia nella ricerca di epiteti semicomici adeguati per i precedenti "manutentori". Un divertente elenco di questi, direttamente scaturito nel tempo nel corso dei lavori di restauro del mio CT e che veniva recitato a mo' di litania ad ogni assurdità che emergeva, è questo:

> Dannatissimi vigliacchi, codardi, sabotatori, incompetenti, miscredenti, malefici, nefasti, ignobili, abietti, antropomorfi, umanizzati, delinquenti, mentecatti, criminaloidi, ritardati, bastardi, scostumati, immondi, spregevoli, scomunicati, maligni, perfidi, meschini, gorilloidi, psichicamente corrotti, cattivi, malvagi, deficienti, turlupinatori, spregevoli, impuri, nati prima della legge Merlin, pitecantropi, guitti, guasconi, sgradevoli, sprovveduti, insensati, imbecilli, sfruttatori, prosseneti, dissennati, sconsiderati, irragionevoli, lerci, turpi, deplorabili, bucanieri, decorticati, decerebrati, mutilati, deviati, depravati, pervertiti, immorali, inadeguati, spregevoli, ripugnanti. Miserabili e disonestissimi!!!!! Accidenti a loro in eterno!!!!!!

Ogni volta la lista degli epiteti diventava sempre più lunga ed occorreva un notevole controllo per evitare termini ancora più appropriati ma che avrebbero potuto ledere il comune senso del pudore.

In effetti non vi è limite alle turpitudini che un'auto può riservare; un caro amico nei sottoporta di un'auto ha trovato, nell'ordine (immaginate di sbucciare una cipolla dall'esterno verso l'interno):

— mattonella composta da mix di stucco e cemento, di peso elevato, spessore di circa 8 mm. (fu usata come cimelio da mostrare in giro per una settimana);
— lamierino sottilissimo fissato con chiodi e viti con testa molata.
— sottoporta tagliuzzato e piegato verso l'interno
— pezzi di legno di cassette per frutta!

L'amico più andava avanti col carrozziere e meno ci credeva; non riusciva a capire come avesse fatto quella macchina a non avere ruggine all'interno dopo tale barbarie. Aveva le lacrime agli occhi dalle risate!! Ed aveva avuto la notevole forza d'animo di ridere!

Altri amici, frequentatori del forum del Duetto Club Italia, sapendo della mia professione e della mia grande sensibilità verso queste genere di cose ed a commento delle mie lamentele man mano che emergevano le magagne del mio CT, hanno creduto di riconoscere in me spiccate tendenze omicide nei confronti di questo tipo di delinquenti, pubblicando con notevole senso dell'humor in un forum alfistico questo divertente trafiletto che simula un articolo di cronaca nera:

> Ultime notizie: la polizia indaga su uno strano omicidio. Il corpo di un uomo apparentemente senza storia è stato trovato con mani e piedi legati da flessibili di freni, parrebbero di una vecchia Alfa. Il poveretto era stato obbligato, si teme ancora in vita, ad ingurgitare vari liquidi esausti di provenienza meccanica e si segnala la presenza nel retto di diversi elementi meccanici, di cui con sicurezza delle placchette dei freni vetrificate. L'uomo sarebbe morto inoltre per soffocamento, probabilmente a mezzo di una vecchia cuffia del cambio in similpelle ritrovata sul luogo del delitto. La polizia pensa ad una vendetta e sta indagando negli ambienti degli appassionati alfisti.

Di rimando feci presente che in un caso del genere sarebbero state applicabili le attenuanti generiche e specifiche, anzi meglio, da un punto di vista medico–legale, era invocabile il vizio totale di mente e di conseguenza la non imputabilità, o, in subordine, sarebbe facile sostenere che al momento del fatto la capacità di intendere e volere era grandemente scemata (vizio parziale di mente). Ancora, come ultima ratio, avrebbe potuto invocarsi a esimente uno stato di possessione da parte dello spirito del grande Nicola Romeo.

Così, sempre tra gli amici del già citato forum ed ancora con grande spirito ironico–comico, è stata anche invocata la costituzione di un gruppo tipo Kuclux–Clan, denominato "Confraternita del Biscione", i cui consociati, tutti vestiti con tuniche e cappucci rossi e con tanto di stemma Alfa sul petto, armati di alberi di trasmissione e catene di distribuzione originali Alfa Romeo, avrebbero dovuto fare giustizia dei responsabili di simili scelleratezze. Il gruppo, a costituzione nazionale, avrebbe potuto al bisogno spostarsi in varie parti d'Italia in una sorta di "pronto intervento fondamentalista alfistico".

Tutto ciò può sembrare un'esagerazione, ma il livello di esasperazione di un appassionato alfista è veramente portato al massimo dall'infinita gamma dei comportamenti stupidi messi spesso in opera da gente incompetente o peggio in mala fede.

Capitolo 34

Reperire i ricambi

Lo sviluppo del settore amatoriale–collezionistico e la rete informatica sono i maggiori fattori che hanno di molto facilitato il restauro e la manutenzione delle Alfa Romeo d'epoca.

In particolare l'utilizzo dei motori di ricerca su Internet rendono oggi possibile, in molti casi, di reperire quasi istantaneamente quasi tutto, a volte solo digitando il numero del ricambio, così come riportato sui cataloghi Alfa Romeo. Particolarmente utile, per gli appassionati delle serie 105 e 115, il catalogo rapido edito nel 1974, ancora reperibile in originale e molto diffuso in formato digitale Pdf, ricco di schemi e disegni al tratto indispensabili anche per le operazioni si smontaggio e rimontaggio. Inoltre, questo catalogo e molto utile anche per verificare la intercambiabilità dei componenti, molti dei quali comuni a vari dei modelli trattati.

Sempre tornando all'uso del Web, lo strumento di prima importanza per l'appassionato ed il restauratore è senz'altro Ebay; qui, inserendo la chiave di ricerca "Alfa Romeo" sono proposte in tutto il mondo una media di 9000 inserzioni che spaziano dalle vetture complete (di produzione nuova e d'epoca), alla componentistica, ai ricambi di ogni genere, ai gadget, ai capi di vestiario "dedicato", ai memorabilia, al modellismo ed a molto altro.

Su Ebay, con un po' di pazienza ed astuzia, è possibile fare degli ottimi affari o, in alternativa, trovare quel particolare che ci ha fatto tanto dannare.

Sempre sul Web si trovano siti di ricambisti italiani e stranieri (specie statunitensi e tedeschi) che offrono prodotti di meccanica, carrozzeria, impianto elettrico, tappezzeria, ecc., originali o riprodotti più o meno fedelmente. Ad esempio, in Italia vi sono alcuni venditori specializzati in tappezzerie, tessuti conformi agli originali e guarnizioni; altri invece dedicati essenzialmente a componenti della meccanica e della carrozzeria nuovi o riprodotti (uno di questi "semi–ufficiale"); altri ancora che trattano ricambi per lo più usati e spesso molto convenienti, anche perché originali.

Alcuni di questi rivenditori sono anche degli appassionati della marca, hanno perciò una profonda esperienza e conoscenza dei vari modelli e possono aver rilevato grossi stock di materiale da concessionarie fallite e magazzini che hanno cessato l'attività. In questo caso il particolare tanto agognato può risultare molto costoso, dato che chi lo vende conosce bene la sua eventuale rarità.

Del resto, ogni appassionato sa bene che anche nella propria città vi sono magazzini aperti da quando i modelli tanto amati erano ancora in produzione e che con un po' di fortuna è possibile trovare qui gran parte dei ricambi meccanici che sono ancora diffusissimi.

Nella mia città una di queste vere e proprie "miniere" è condotto da un signore un po' anziano e simpaticissimo; qui il sabato mattina è possibile incontrare tanti appassionati alfisti che parcheggiano le loro auto sulla strada antistante e chiacchierano fra loro.

Un'altra fonte non trascurabile di ricambi è costituita dai mercatini specializzati o generici, che devono perciò essere frequentati il più possibile; qui è possibile trovare di tutto a prezzi a volte ragionevoli ed a volte esagerati; vale comunque il principio di costituirsi gradualmente una piccola scorta di tutto ciò che si ritiene possa essere prima o poi utile, secondo l'assunto che «tutto ciò che oggi può apparire inutile, domani potrebbe essere di importanza fondamentale».

Nella mia città si tiene la domenica un mercatino dell'usato (da qualcuno felicemente denominato "Porta Barese", parodiando il famoso mercatino romano) che è poco di più di un enorme rigattiere, ma dove ho trovato cose incredibili, come ad esempio varie radio–mangianastri originali degli anni '70 che mi sono costate davvero niente, in ogni caso al massimo pochi euro a pezzo.

Infine non è da sottovalutare il "tam–tam" che rulla incostantemente sui forum dei vari club generici Alfa Romeo o monotematici di un modello, e che è possibile consultare giornalmente sul Web.

Capitolo 35

Condividere la passione

È noto che i cultori di ogni tipo di interesse tendono a riunirsi con altri "simili" per scambiare opinioni, notizie tecniche, supportarsi a vicenda ed anche per passare insieme ore piacevoli all'ombra della loro passione.

Ciò è particolarmente valido per gli appassionati del mondo automobilistico e forse ancora di più per gli alfisti; esistono numerosi club Alfa Romeo con sito Web e con forum di discussione che sono splendidi "salotti" di discussione e nel quali si formano col tempo profonde e sincere amicizie sparse in tutta Italia.

Personalmente sono molto affezionato ad una di queste "congreghe", già in precedenza segnalata, che considero quasi casa mia e la cui frequentazione quotidiana considero un vero e proprio momento di psicoterapia. Su quelle pagine si percepisce un clima di calore e solidarietà che va ben oltre quello che si legge e spesso va anche oltre le argomentazioni tecniche. Beh, sarò un idealista, ma io sento così.

A titolo di esempio scelto a caso tra i tanti, ritengo di riportare un commento di uno dei personaggi "storici" di quel Club a proposito della fine dei lavori eseguito sul mio duetto Coda Tronca:

> Che splendido lavoro! Una lacrima per la dichiarazione solenne di fine cantiere (ormai ci eravamo abituati, era il nostro "lungometraggio"

> preferito, così si chiamavano una volta…), una lacrima per la commozione alla vista di quello che sei riuscito a tirar fuori! È incredibile ricordare come era ridotta e vedere come è adesso. Sono davvero felice (credimi) nel pensare alla gioia che provi in questo momento e che hai costruito giorno dopo giorno, mese dopo mese. Un passo alla volta per essere qui, oggi. E la tua gioia è anche la mia. Grande!.

Ed ancora, sulle capacità psico–terapeutiche del forum:

> Come ti capisco. Anch'io quest'anno ho vissuto un periodo un po' nero, ed il forum è stato meglio di cento sedute dallo psicanalista. Poter ridere e scherzare con persone che magari neanche si conoscono, facendo nascere comunque la voglia un giorno di incontrarle di persona, è un sentimento bellissimo che ti fa dire che comunque non sei mai solo in questa gabbia di matti. Il tuo scritto, Frank (è il mio "nick name" sul forum), riempie di gioia tutti noi partecipanti del forum.

Scusate amici se non vi ho nominato singolarmente, ma era troppo grande il timore di dimenticare involontariamente qualcuno di voi. Vi ringrazio della vostra solidarietà ed amicizia. La vostra presenza mi ha molto aiutato a superare alcuni momenti difficili della mia vita.

Capitolo 36

L'Alfa e la propria compagna

Il massimo per un appassionato di qualsiasi cosa è di avere una compagna, fidanzata o moglie che condivide i suoi interessi e le sue manie, magari in maniera attiva. In realtà tutto ciò non è proprio frequentissimo ed è causa notevoli problemi nel corso delle varie attività dell'alfista, dall'acquisto dei mezzi, al restauro, alla frequentazione degli altri appassionati e così via.

Uno dei primi problemi che l'appassionato deve affrontare se ha una compagna "dissidente" è infatti proprio quello dell'acquisto. Dato che mia moglie non è particolarmente portata ad assecondare le mie manie, ho sviluppato negli anni una serie di tattiche a scopo persuasivo. Una di queste è quella del "lavaggio del cervello", con riferimenti a volte martellanti ed a volte insidiosi all'oggetto del desiderio (tipo lasciare in giro "ad arte" riviste aperte alle pagine volute, portare l'ignara sulle macchine degli amici e decantarne le lodi, capitare "per caso" proprio lì dove abbiamo già dato una mezza parola di accordo, ecc. ecc.); tutto ciò per tentare di creare in lei un transfert del desiderio. Basta poi un suo piccolo accenno alla cosa (che bisogna senz'altro cogliere al volo: potrebbe non ripetersi più) ed il gioco è fatto. La frase tipica alle prime recriminazioni, ma da usare solo a cose fatte, è poi: «sei veramente incontentabile». Questa tattica però è effettivamente difficile ed anche rischiosa:

basta un niente che lei colga la malizia del gioco e poi il tutto diventa praticamente impossibile.

Tipico poi l'atteggiamento della consorte al momento di rivendere ciò che con tanta fatica si è acquistato: «ma non ci tenevi tanto?», anche se non sa che dietro il "gommone" che si vuole vendere c'è già pronto in agguato "l'incrociatore" che ci attira di più! Anni ed anni di esperienza e di "ferri" comprati e venduti.

Altro special della serie è la dichiarazione circa il prezzo pagato: in genere si tratta sempre di occasioni strepitose e la frase tipica (me la ripetono a mo' di sfottò gli amici che mi conoscono bene) è: «ho fatto un affare!». Infatti il prezzo di acquisto solitamente si decurta di 1/3, ma a volte anche molto di più, quando si è assolutamente certi dell'ignoranza in merito della malcapitata.

Al momento della vendita il gioco ovviamente si fa all'incontrario ed il prezzo diventa magicamente comprensivo dei vagoni di soldi che abbiamo speso per riparazioni, miglioramenti ecc.

Un'altra tecnica per liberarsi dall'auto che si intende sostituire è quella di amplificarne a dismisura i difetti che a volte, in realtà, sono tanto minimi che bisogna cercarli con il lanternino; tipiche le frasi:

— stamattina il motore non si avviava ed ho fatto tardi al lavoro;
— mamma mia come consuma; non era così prima: potrebbe essere segno di "usura del motore";
— tra poco bisognerà cambiare le gomme: con quello che costano si fa prima a cambiare l'auto!
— troppo grossa questa macchina: è un problema trovare il parcheggio (attenzione a questa: può essere un'arma a doppio taglio).

Ovviamente queste frasi vanno buttate lì con noncuranza, quasi parlando con sé stessi ed occorre aspettare con pazienza che abbiano il loro effetto naturale; magari qualcosa di quello

che stiamo lamentando capita proprio a lei (e magari è proprio la sua auto che vogliamo cambiare) ed allora intervenire immediatamente con la frase quasi risolutiva: «Lo dicevo io! Questa macchina non è più sicura per te…». Spesso si hanno effetti incredibili!

Ovviamente non sono ammesse, perché deontologicamente scorrette ed inaccettabili, eventuali manovre di sabotaggio. Ma i più "spregiudicati" possono ricorrere anche a questo.

Un altro non trascurabile problema è quello della sistematica invasione dell'ambiente domestico da parte di parti di ricambio o "in lavorazione", che per la maggior parte dei casi non sono proprio pulitissime, o della trasformazione di balconi, verande e, nel peggiore dei casi di stanze destinate a ben altri usi, in improvvisati ed improbabili "laboratori" ove, in rapporto alle varie tecniche adottate di caso in caso, il logorio degli arredi, del pavimento e dei muri assurge a livelli davvero elevati.

Questi situazioni possono portare a stati conflittuali davvero notevoli o, quanto meno, a reazioni improvvise di tipo parossistico ed incontrollabili. Il segno di base della crisi è costituito da una serie di strilli acutissimi che ricordano molto da vicino il verso di alcuni rapaci di grossa taglia; di qui il soprannome dato convivialmente alle nostre compagne di "aquile".

Ancora, le prolungate assenze, specie nei giorni festivi nei quali si approfitta per fare qualche lavoretto, possono suscitare sospetti di ogni tipo e a nulla vale cercare di sdrammatizzare magari dicendole che c'è di mezzo "una rossa", facendo evidentemente riferimento al colore AR530. Perché c'è da aspettarsi di risposta frasi del tipo: «nelle bugie c'è sempre un fondo di verità»!

In pratica solo un consiglio: cercate di capire esattamente cosa volete, poi andate e prendetelo. Non ci sono altre soluzioni. La vita è breve…

Capitolo 37

Consigli per gli acquisti

Nel corso dei molti anni in cui ho avuto modo di avere a che fare con le mie autoNobili (notare la N) ho passato molto tempo con meccanici, carrozzieri, tappezzieri ed elettrauto; tutto ciò unitamente alle mie esperienze personali (come avete letto, non tutte positive), ha portato a sviluppare una certa esperienza e "sensibilità" verso le possibili "sole" (termine romanesco che indica gli "affari sfavorevoli").

Perciò, senza alcuna ombra di presunzione o di volermi con questo consacrare esperto, dato che sono convinto che ci siano molte persone davvero molto più competenti di me sull'argomento, avevo perciò pensato di comunicare le mie esperienze ai miei soliti amici "forumisti", condensandole in una specie di "linea guida" da adottare nei controlli da effettuare su di un'Alfa prima del suo acquisto. Pubblicai quindi le mie note e con sorpresa furono accolte con grande entusiasmo, fino al punto che qualcuno se l'è stampate e le ha usate "sul campo" lasciando con un palmo di naso il venditore.

Nel riportare il mio "vademecum", sottolineo che si tratta solo di una proposta di approfondimento e discussione, suscettibile senz'altro di integrazione e miglioramento da parte delle numerose persone senz'altro più competenti di me.

Meccanica

Preliminarmente occorre verificare il numero di telaio e numero del tipo del motore che devono essere corrispondenti al modello, alla cilindrata ed all'anno di costruzione ed a quanto riportato sui documenti.

Uno sguardo di insieme al motore ci darà notizie generali sulla cura con la quale è stata conservata la vettura; un motore ed un vano perfettamente puliti potranno significare o una cura maniacale del proprietario, o una pulizia recente fatta ad arte per mascherare eventuali trafilaggi di olio, o ancora una meccanica revisionata di recente.

Sporchiamoci un po' le ginocchia (a questi "appuntamenti" si va sempre con vestiti adatti ad un uso piuttosto brutale) e cerchiamo di guardare la coppa dell'olio; deformazioni e alette "saltate" sono un brutto segno; il motore potrebbe avere preso un colpo ed averne risentito specie a carico dei supporti. A questo proposito controllare l'integrità delle pale della ventola e la presenza del convogliatore del radiatore; scheggiature delle pale ed assenza del convogliatore indicano quasi con certezza che i supporti del motore sono da cambiare.

Un motore uniformemente ricoperto di polvere, senza segni di colature di olio ed ordinato nei cablaggi e con le parti essenziali fissate correttamente nei punti originali è un ottimo biglietto da visita.

È frequente sui bialbero che siano stati applicati dei tromboncini di aspirazione sui carburatori, in luogo del filtro dell'aria. Questa modifica esalta molto il "sound" dell'aspirazione, è molto piacevole, ma può essere anche dannosa per valvole e pistoni.

Controllate il livello del liquido di raffreddamento e suo stato: non vi deve essere emulsione con olio; stesso lavoro va fatto con il lubrificante e bisogna studiare con attenzione gli eventuali depositi che ci sono sotto il tappo dell'olio.

Mettiamo in moto; un bialbero al minimo deve ronfare come un gattino innamorato, non si devono sentire ticchettii, rumori ritmici ed altro. Col motore al minimo estraiamo un po' l'astina

dell'olio: non ci devono essere sfiati o rumori strani; l'operazione è particolarmente opportuna specie se il motore tende ad "andare a tre" e ci dicono che con una messa a punto tutto torna a posto. Il minimo a tre e lo sfiato con astina dell'olio estratta è un segno di grave problema ad uno dei pistoni.

Col motore al minimo, premiamo leggermente, ma con decisione sul cassoncino del filtro dell'aria: non devono esserci variazioni del regime di minimo (se ci sono è segno che le basette in gomma dei carburatori sono crepate e quindi da sostituire).

Con motore al minimo: teniamo premuto a fondo il pedale del freno, inseriamo la prima e rilasciare molto lentamente la frizione; il motore deve spegnersi e la frizione non slittare. La frizione della maggior parte dei modelli 105 e 115 è autoregistrante; ci si accorge che "è finita" solo quando comincia a slittare.

Verifichiamo l'efficienza del freno a mano.

Da fermi, partiamo allegramente in seconda: non si devono sentore sbattimenti dalla parte posteriore del pianale (segno di usura delle crociere o del supporto del cambio).

In marcia, in V sui 3000 giri, senza accelerare: non si devono sentore ronzii dal ponte posteriore (segno di problemi alla coppia conica del differenziale).

In marcia effettuare cambiate III–II piuttosto rapide per verificare le condizioni del sincronizzatore della II che spesso lascia a desiderare; sempre in marcia, provare anche il passaggio I–II (meglio a motore freddo).

In marcia, in IV a bassa velocità: ascoltiamo gli eventuali rumori che provengono dall'avantreno e dal retrotreno: un ronzio ciclico tipo sfregamento, che si sente meglio mentre ci si sta fermando, è indice di usura di qualche cuscinetto.

Con la vettura in leggerissima pendenza: la macchina deve scivolare leggera e non sembrare frenata; in quest'ultimo caso c'è qualche pinza dei freni bloccata.

Proviamo i freni: la corsa a vuoto del pedale deve essere minima e l'azione del servofreno si deve avvertire subito; frenate lunghe, che richiedono sforzo sul pedale sono indice come minimo della necessità di revisione di dischi, pinze e pasticche.

In marcia, partendo a freddo, la temperatura dell'acqua deve raggiungere stabilmente gli 80 gradi dopo al massimo 10 minuti (con rubinetto del riscaldamento chiuso; nella posizione di apertura può essere necessario più tempo); se la temperature rimane bassa ci può essere un problema al termostato, bloccato "in apertura". Se invece la lancetta tende troppo spesso oltre i 90 (salvo poi a scendere con l'apertura del termostato), può essere un problema di radiatore da revisionare.

La pressione dell'olio, a freddo, deve essere compresa nella seconda metà della scala dello strumento. A caldo può abbassarsi notevolmente e tendere anche verso i valori più bassi (col motore al minimo), ma deve risalire prontamente almeno a metà ad ogni minima accelerata. La spia dell'insufficiente pressione, in ogni caso, non deve mai accendersi.

Controllate la presenza del guscio in plastica di protezione su spinterogeno e cavi. Molti elettrauto "spregiudicati" evitano di rimontarlo dopo la regolazione dell'anticipo.

Cavi delle candele: se uno è fanatico dell'originalità devono essere verdi (modelli anni 70).

In ogni caso subito dopo l'eventuale acquisto sostituire tutti i liquidi, il filtro dell'aria, le candele e regolare anticipo e carburatori.

Impianto di scarico

Al minimo non devono percepirsi sfiati da sotto il pianale della vettura o, peggio, sbattimenti dei silenziatori anteriore, intermedio e terminale.

Fumo azzurro dallo scappamento è un pessimo segno, indicativo di cattivo stato dei segmenti dei pistoni.

Il suono del motore deve essere caldo e profondo e non "volgare" ed "aperto" in rapporto a silenziatori ormai "svuotati". Un orecchio allenato sa bene qual è il suono corretto di un bialbero in cui si fondono armoniosamente i toni dell'aspirazione e dello scarico.

Con il motore al minimo tappiamo il terminale con il palmo di una mano esercitando una forte pressione; il motore deve

spegnersi entro massimo due secondi; se ciò non avviene è segno di insufficiente tenuta dello scarico e di sfiati dalle guarnizioni dei collettori usurate, dalle giunzioni tra i vari elementi, o da perforazioni da corrosione di questi.

Esterno

Occorre una profonda conoscenza del modello che si vuole esaminare; preliminarmente è meglio studiare su apposite pubblicazioni (mai solo una, per constatare incongruenze e varie).

Carrozzeria

Chi è alla ricerca di un'Alfa Romeo d'epoca può facilmente imbattersi in esemplari molto pasticciati per vari motivi, tra i quali i prevalenti sono: adeguamento ai modelli più recenti e ricercati, occasionale disponibilità di ricambi, riparazioni sostanziali dopo incidenti che coinvolgono vaste parti con rimpiazzo con lamierati compatibili ma non specifici, montati per insufficiente conoscenza del modello o per incuria del carrozziere e/o del ricambista che operano con un pressappochismo e superficialità assolutamente intollerabili ed inaccettabili.

Il vario interagire di questi fattori porta a volte alla nascita di ibridi più o meno orripilanti, a volte anche gradevoli, ma che non hanno niente a che fare con l'originalità.

Quindi i parafanghi bombati ed i passaruote allargati lasciamoli solo alle GTA ed alle GTAM (ammesso che siano originali).

Il primo colpo d'occhio della macchina è quello più importante; si nota subito se c'è qualcosa che non va: ad esempio tipici del duetto sono le variazioni di inclinazione del musetto, con alterazione del profilo delle scalfature dei fari; ciò è a volte assolutamente inapparente, ma provate a istallare un cupolino in plexiglass e vi accorgete subito che non può assolutamente montare per la modificata geometria delle forme, in relazione ad una riparazione fatta male. Nei GT è invece frequente notare

degli “abbassamenti di spalla” dei parafanghi posteriori, all’altezza dei passaruote, legati anche al fatto che in passato sono stati caricati nel bagagliaio più dei 50 kg massimi prescritti.

Verificate la “luce” che è intorno ai cofani ed agli sportelli che deve essere uniforme, simmetrica e non eccessiva.

Con gli sportelli aperti provate ad alzare ed abbassare gli stessi; non vi deve essere “gioco”; se c’è vanno cambiati i fuselli delle cerniere (operazione non facilissima).

Provate ad accostare gli sportelli: i riscontri delle serrature devono essere precisi, non vi deve essere innalzamento o abbassamento (neanche minimi) delle portiere nella fase di aggancio.

Una volta chiusi gli sportelli provate a premere un po’ sulle portiere all’altezza delle maniglie: non vi deve essere gioco; se c’è è segno di guarnizioni della battuta porte usurate. Ciò causerà fastidiosi rumori sullo sconnesso e trafilaggio di acqua. Non sempre la registrazione dei riscontri può ovviare a questo problema e può essere necessaria la sostituzione in toto delle guarnizioni.

I vetri devono abbassarsi ed alzarsi completamente. Ruotando le maniglie il movimento deve essere fluido, uniforme, senza impuntamenti o rumori. Questi sintomi sono indice di usura delle cordine (parlo dei CT e dei GT), di scarsa lubrificazione o di errori nella regolazione.

Con i vetri completamente alzati verificate la posizione delle maniglie che deve essere simmetrica; una posizione asimmetrica denota scarsa cura nel rimontaggio.

Non vi fidate delle carrozzerie troppo luccicanti se queste con corrispondono ad analoghe condizioni degli altri componenti (paraurti, fari, interni).

Guardate la carrozzeria con sguardo radente, noterete subito avvallamenti, irregolarità e ondulazioni.

Percuotete (con delicatezza) la carrozzeria con le nocche delle dita: le variazioni di rumore indicheranno subito le zone dove è stato apposto uno strato di stucco troppo spesso. Il suono deve essere chiaro e con leggerissima eco. Lo stucco dà invece un suono più ovattato e comunque non ha eco perché non permette alle lamiere di vibrare. Ciò è particolarmente valido nella

zona dei sottoporta e dei parafanghi posteriori. Buona anche la tecnica di utilizzare una piccola calamita per verificare ciò.

La lucentezza della vernice, se ancora integra, può spesso essere ripristinata con una lucidatura; se però si tratta di un metallizzato, l'usura dello strato trasparente può impedire un buon risultato.

Sarebbe opportuno sempre osservare i fondi con la macchina sul ponte: verificare l'integrità delle zone critiche (sotto la pedaliera, longheroni sottoporta, vano ruota di scorta).

Paraurti

A parte l'aspetto delle cromature e le riparazioni di eventuali ammaccature che sono molto evidenti, verificate il buon allineamento. Non c'è niente di peggio dei paraurti "cascanti" in basso o di lato che danno un aspetto davvero deprimente. Questi fenomeni possono essere dovuti a difetti di montaggio, ad assenza monolaterale dei necessari spessoraggi o, nella peggiore delle ipotesi, a deformazioni della carrozzeria e dei punti di attacco che sono correggibili solo dal carrozziere con risagomatura, ribattitura e successiva riverniciatura.

Notate se sono presenti perforazioni da pregressa applicazione di fari antinebbia. In caso positivo prevedete il loro rimontaggio. I tappi cromati per chiudere i buchi sono di una tristezza assoluta. Se proprio non vi piacciono i fari antinebbia, considerate che la sostituzione del paraurti può essere molto onerosa.

Uno sguardo alle modanature in gomma dei paraurti e dei rostri. In alcuni casi sono introvabili isolatamente; classico l'esempio della striscia in gomma del paraurti posteriore del CT.

Cerchi

Sono sempre preferibili i cerchi originali in lamiera con relative borchie o quelli in lega previsti in alternativa all'origine.

In ogni caso, i cerchi in lega hanno la antipatica caratteristica di poter essere deformati inapparentemente. Ciò può essere verificato con certezza solo nella fase di bilanciamento. Un cerchio in lamiera si può sempre tentare di raddrizzarlo. Uno in lega può essere ripristinato (non sempre) solo da un professionista specializzato.

Gomme

Prevedete senz'altro l'acquisto di un buon treno di gomme nuove fresche. Il comportamento dell'auto cambia radicalmente e può sopperire (in parte) anche a sospensioni non proprio perfettissime.

Maniglie

Controllate lo stato delle cromature che devono essere brillanti, lisce e riflettenti "a specchio". In caso contrario a volte può essere più economica la loro sostituzione che la ricromatura che, se non eseguita a regola d'arte, può nel tempo "sfaldarsi a cipolla" inesorabilmente.

Sarebbe meglio se il set di chiavi fosse originale e che non ci fosse una chiave diversa per ogni maniglia. A questo si può a volte ovviare facendo "ripassare" al pantografo una delle chiavi con l'altra, ma il sistema non sempre riesce.

Sul Web comunque sono acquistabili da un venditore australiano chiavi non tagliate di aspetto molto simile all'originale, prodotte dall'italianissima Silca.

Vetri

Controllare che i vetri siano tutti dello stesso tipo (bianchi o azzurrati); sono frequenti commistioni di colore, indice di riparazioni a seguito di gravi incidenti. L'esame dei marchi sui vetri può fornire utili indicazioni: I marchi sono serigrafati e devono essere posti sulla superficie interna; a volte capita che, per i vetri non bombati (l'Alfa ha cominciato ad adottare vetri laterali

ricurvi nel 1972 con l'Alfetta), il rilievo del marchio sia all'esterno; ciò significa che è stato montato un vetro controlaterale al contrario. La marca più frequente di vetri temperati (quelli laterali), negli anni fino alla fine dei '70, è la Sicursiv; il primo numerino in alto a sinistra indica l'anno di produzione che dovrebbe essere uguale per tutti i vetri ed essere coincidente o antecedente al massimo di 1 anno quello di immatricolazione della vettura. Anni diversi, soprattutto se di molto posteriori all'immatricolazione della vettura, sono indice di vetri sostituiti nel tempo e possono essere a loro volta indicativi della sede di eventuali incidenti più o meno importanti.

Il lunotto termico se presente deve essere previsto nella dotazione (anche opzionale) di origine della vettura: esempio su di una 1750 I serie (1967–1969) non deve assolutamente esserci, dato che è diventato disponibile per questa vettura solo dal 1970 in poi. Una volta ho visto una Giulia Sprint GT Veloce del 1966 con un bellissimo lunotto termico azzurrato (probabilmente preso pari pari da un GTV 2000 del 1971 o successivo) e la cosa peggiore è che quell'auto era stata scelta come "testimonial" per una pubblicazione monografica di quel modello.

Osservate con attenzione il parabrezza. Se i tergicristallo hanno funzionato con spazzole usurate o peggio con parti metalliche sporgenti, potrebbero esserci graffiature più o meno profonde, il più delle volte non eliminabili, per quanto la lucidatura con polvere all'ossido di cerio può portare a qualche miglioramento.

Fari

Controllare lo stato delle parabole; una argentatura scrostata o opaca impone la sostituzione.

Le lampade allo iodio erano previste solo su alcuni modelli, anche se già all'epoca (1970) si potevano acquistare lampade sostitutive delle originali a filamento incandescente.

Luci di posizione

A parte le considerazioni sullo stato dell'argentatura, verificare la trasparenza delle plastiche ed il colore delle stesse; ciò a luci spente ed accese. Il rosso col tempo (ed il sole) tende inesorabilmente a schiarirsi ed a virare al giallo; fenomeno questo particolarmente evidente sui duetti IV serie per la posizione esposta delle plastiche e sui GT, specie a sinistra per l'azione concomitante dei gas di scarico veicolati dalla disposizione del terminale della marmitta.

Guarnizioni

Le più importanti sono quelle dei cristalli anteriori e posteriori. Il buono stato è a garanzia dell'ermeticità; la loro sostituzione è onerosa e rischiosa; nelle manovre può rompersi il cristallo. Osservate i margini delle guarnizioni alla ricerca di sbavature di vernice che indicano il loro mancato smontaggio durante la riverniciatura. Con una spatolina sottile, sollevate il margine, specie in corrispondenza dei montanti, e cercare di guardare al di sotto; sono i punti dove la corrosione non perdona.

Fregi e modanature

Devono essere corrispondenti per sede, grafica e quantità a quelle previste in origine.

Interno

Impianto elettrico e strumentazione

A parte la verifica del funzionamento di tutti i dispositivi è bene ficcare la testa sotto il cruscotto e rendersi conto visivamente delle condizioni dei cavi e dei collegamenti.

Fili nastrati, ponticelli, cavi volanti e non isolati sono un pessimo segno, indice di ripetuti interventi nel tempo ed eseguiti da persone non al massimo della precisione.

L'esame della scatola dei fusibili e del relativo coperchio è molto importante: segni di deformazione della plastica o, peggio, di fusione, indicano chiaramente qualche cortocircuito verificatosi in tempi più o meno recenti. Spesso il coperchio dei fusibili manca del tutto (specie su GT e CT) e non è facilissimo trovarlo.

Un buon sistema è quello di fotografare alla cieca con una digitale mettendo la macchina fotografica sotto il cruscotto con il flash inserito. Io sono solito scattare molte foto da varia distanza e angolazioni e poi studiarle con calma al computer. Quante magagne sono riuscito così ad evidenziare!!

Come ho già accennato, su molte Alfa degli anni 70 sono state montate lampade allo iodio; queste assorbono molta corrente e sono dannossissime per la salute del devioluci se non è stato istallato un apporito relais. Se questo manca è imperativo montarlo al più presto: i devioluci di GT e CT non si trovano facilmente e sono costosissimi.

Il discorso del relais vale anche se è stato montato un lunotto termico.

Controllare dunque il funzionamento del devioluci e del ritorno automatico delle frecce. Se quest'ultimo è inefficiente probabilmente il devioluci è stato manipolato e non è stata rimontata la molletta di ritorno.

Nelle berline e nei coupé controllate lo stato delle plastiche delle plafoniere interne: spesso sono ingiallite, opacizzate o semifuse. In ogni caso, maneggiate queste plafoniere con cura, a volte sono così cotte da sbriciolarsi in mano al minimo tocco.

Se c'è un impianto radio, controllate che sia stato montato un fusibile sul cavo di alimentazione.

Anche le antenne elettriche è meglio siano comandate tramite un relais.

Gli interruttori posti sulle battute delle portiere (per l'accensione delle luci interne) a volte hanno una guaina di plastica che inesorabilmente ingottata e spaccata. Osservate con attenzione la lamiera alla base di questi interruttori; sono punti di innesco della ruggine inesorabili.

Provare il funzionamento dei tergicristalli; il difetto più comune e la mancanza di azzeramento automatico. Questo dipende da difetti del motorino.

Provare il ventilatore interno: a volte è necessario lo smontaggio del cassonetto e la sola revisione delle spazzole ossidate; nei casi peggiori si dovrà provvedere alla sostituzione del motorino; lo smontaggio è spesso laborioso su alcuni modelli e impone la rimozione di parte delle plance (specie nei CT 2000, Aero e successive, oltre che nelle 1750 berline e GTV).

Nel bagagliaio alzate la protezione in gomma del fascione posteriore e date un'occhiata ai cablaggi elettrici dei gruppi ottici; qui a volte si vedono delle cose orribili; così pure alzare il tappetino del portabagagli: si possono così ispezionare i collegamenti del galleggiante del serbatoio. Su molti modelli Alfa ci deve essere una protezione di materiale plastico semirigido tipo polistirolo che copre gli attacchi elettrici sul galleggiante.

Controllate il buon serraggio dei faston dei cavi posti sui sensori della temperatura acqua e della pressione dell'olio, per il buon funzionamento e l'affidabilità della strumentazione.

Controllate il funzionamento di tutti gli strumenti di bordo e che i valori segnalati non siano variabili con l'accensione dell'illuminazione degli stessi; ciò è indice di collegamenti precari e di "masse" insufficienti.

Attenzione al contagiri; con l'uso di molti anni il grasso del cordino tende purtroppo a risalire, a penetrare nello strumento ed a causare irregolarità di funzionamento. Le cattive condizioni del cordino (ed in particolare curvature troppo accentuate) determinano oscillazioni e blocco della lancetta, rumorosità, ticchettii. Si può provare a staccare il cordino, a renderlo meno curvo nei vari passaggi ed a ingrassarlo, ma più spesso si finisce per fare peggio; è meglio sostituirlo. Specie al minimo, il contagiri può emettere una specie di leggero muggito ciclico; non ci pensate, tenetelo così o preparatevi a far revisionare lo strumento.

Alcuni contachilometri cominciano a "segnare" quando la velocità raggiunge i 40–50 km quando la lancetta di colpo schizza da zero alla velocità giusta. A volte basta dare qualche

colpetto al vetro dello strumento per "convincerlo" a segnare anche prima. Valgono le stesse considerazioni prospettate per il contagiri.

Se constatate il cattivo funzionamento dello strumento della pressione olio e della temperatura dell'acqua, accertatevi che i sensori siano della stessa marca degli strumenti: i sensori Jaeger non vanno bene per gli strumenti Veglia e viceversa, anche se vi sono transduttori "unificati" originali che dovrebbero assicurare il funzionamento in tutti i casi.

È bene dare un'occhiata ai cablaggi dei fari anteriori (dal vano motore o scostando le paratie dei parafanghi che, si spera, ci siano) è opportuna per le ragioni già illustrate.

Se non funziona la spia del freno a mano probabilmente è l'interruttorino posto sotto la cuffia della leva.

Se non funzionano gli stop, verificate il collegamento dell'interruttore alla base del pedale del freno (per le Alfa post 1970).

Se non funziona il tergicristallo premendo la pompa del lavavetro, verificare il completo inserimento del relativo blocchetto di collegamento elettrico alla sua sommità.

Pianale

La prima cosa da fare è togliere i tappetini e cercare di esaminare i fondi; si potranno così confrontare i dati ricavati con quelli dell'esame della superficie inferiore del pianale fatta sul ponte. Molti "restauratori" usano rappezzare fori da corrosione passante con lamiere sovrapposte o, peggio, con vetroresina. È evidente che ciò non può andare e condiziona pesantemente la valutazione della vettura.

Lo stato dei rivestimenti in gomma ha anche la sua importanza. Sulla maggior parte di modelli Alfa degli anni 70 c'è una stampigliatura a rilievo di circa 20 cm di diametro con lo stemma Alfa. La sostituzione di questi rivestimenti è molto onerosa.

Visto che siete lì, controllate la presenza dei fori di scarico solitamente presenti a livello delle porzioni posteriori dei pianali; la loro assenza è indice di restauri fatti approssimativamente.

Pedaliera

Il pedale dell'acceleratore tende a consumarsi sul lato destro della sua estremità ed a lasciare apparire l'anima di metallo. Ciò si verifica di solito intorno ai 60–70 000 km, anche se ho visto pedali originali ancora integri anche ad oltre 100 000 km. Questa particolarità dipende da un modo di guida particolarmente tranquillo e dal modo in cui si poggia il piede.

I copripedali del freno e frizione tendono a perdere il bordino esterno in rilievo intorno ai 40 000 km. Pedali molto consumati con spianatura del disegno sono indice di molti km.

Cruscotto

Come è noto è il punto debole delle Alfa anni 70, ma anche degli anni successivi. Nei GT II, III e IV serie il problema è molto più grave perché la particolare struttura sia delle versioni 1,3/1,6 che di quelle 2000 non consente di rivestirli a dovere, se non con modifiche esteticamente non belle. Analogo il discorso per le plance delle berline 1750 ed Alfetta delle prime serie. Facile invece il ripristino del GT I serie (con cruscotto piatto). Nei CT si può tentare il rivestimento, ma il tappezziere deve essere molto bravo per "seguire" a dovere la palpebra portastrumenti. Nei CT 2000, unificate e III serie il ripristino è un po' più semplice, ma comunque non facilissimo.

In definitiva è meglio un sedile sfondato che un cruscotto spaccato!!! Ciò anche perché lo smontaggio del cruscotto è sempre un'operazione complicata ed impone la revisione dell'impianto elettrico degli strumenti che, se funzionano bene, è sempre meglio lasciarli al loro posto senza toccarli se non per pulirli esternamente. Meglio un orologio non funzionante che smontare il cruscotto per ripararlo!

Le cornici cromate degli strumenti principali (CT, GT) tendono a ricoprirsi di una patina brunastra aderente; questo non deve impensierire più di tanto: è solo sporco facilmente rimovibile; diverso il caso di "fioriture" di ossidi che comunque non possono essere eliminate. Le cornici di plastica con "cromatura"

degli strumenti ausiliari (Duetto, GT Junior, 1750 GTV) si puliscono facilmente e di solito vengono benissimo, salvo che non vi siano "scollamenti" della "cromatura". Al limite il corpo si può rivestire con plastica adesiva "effetto cromo", con ottimi risultati, ma per fare bene il lavoro occorre smontare.

Eventuali tracce di condensa al di sotto dei vetrini degli strumenti non sono purtroppo eliminabili; non è consigliabile lo smontaggio della cornice, in molti casi applicata a pressione e ribattuta molto saldamente. Alcuni amici hanno tentato un sistema: praticare un piccolo foro sul corpo dello strumento; effettivamente il sistema è molto efficace, ma pericoloso: piccole quantità di limatura metallica che si produce nel fare il foro possono penetrare all'interno e fare danni notevoli.

Gli interrutori tipo "Lucas" dei GT e dei CT di solito non danno mai problemi: controllare però che i simboli stampati sulle levette siano corrispondenti alla specifica funzione.

Accendini: nei GT e nei CT fino al 1971–72 dovrebbe esserci il "Brico", cioè quello ad inserimento della sigaretta e non quello a corpo incandescente estraibile. I Brico sono difficilmente rintracciabili e di solito non funzionano!

Cuffia del cambio: verificare l'integrità e comunque almeno la presenza del gommino che circonda la leva: la cuffia si può facilmente realizzare con comune skay o pelle anche di recupero, ma il gommino deve essere originale per una buona riuscita estetica.

Pomello del cambio: Nei I serie GT e Osso di seppia è avvitato alla leva; è difficilissimo da trovare se assente o sostituito da improbabili pomelli di legno o rivestiti in pelle. Nelle versioni successive al 1969 è a pressione con alla base un anello in gomma che di solito è molto consumato da un lato in rapporto a come il proprietario impugnava il pomello. Per fortuna ne sono saltati fuori un bel po', anche nuovi: una ventina di anni fa erano assolutamente introvabili.

Le alette parasole nei CT 1.3 II serie erano "optional".

Sedili

Verificare che siano quelli originalmente previsti per il modello e che il colore della tappezzeria sia quello giusto proposto in abbinamento con quello della carrozzeria; esempio carrozzeria rossa/interno nero; carrozzeria blu medio/interno rosso, ecc.

I rivestimenti in Texalfa erano nelle prime serie tipo "cinghialino" e cioè con minuscoli fori che simulavano quelli dei peli della pelle appunto di cinghiale, tipici i rivestimenti dei GT I e II serie. Nelle versioni unificate si è passati ad un texalfa liscio, tipo quello delle Giulia ultima serie 1975–1976, Alfetta, CT e successive versioni.

I pannelli laterali delle portiere devono essere ben tesi, privi di ondulazioni; se ciò è presente è segno che manca quasi certamente lo strato di plastica trasparente isolante interno. Se però la parte in texalfa è sana è sempre possibile, con un po' di pazienza, sostituire lo strato di masonite marcito.

Il cielo del padiglione se presenta aree macchiate, purtroppo non è soggetto di ripristino: si tratta di umidità che ha intaccato lo strato di tela sottostante. L'essenziale è che la plastica sia ancora sufficientemente morbida ed elastica. Critiche le zone dei montanti posteriori dei GT, ove spesso basta la semplice pressione per determinare spaccature del rivestimento. Il prezzo di un "cielo" nuovo non è eccessivo, ma il montaggio è molto complicato: bisogna smontare guarnizioni, modanature, ebanisterie, i sedili posteriori e la cappelliera (parlo dei GT).

Prova su strada

La prova su strada è il momento determinante dei controlli da eseguire prima dell'acquisto. Un breve percorso permetterà di verificare lo stato dell'avantreno, delle sospensioni e dello sterzo. Buche e dislivelli del manto stradale non devono determinare rumori particolari, specie all'avantreno, mentre al contrario devono essere "filtrate" e smorzate dagli ammortizzatori.

In rettilineo provate a lasciare il volante: l'auto deve procedere senza deviazioni sensibili. Provate a frenare: l'auto non deve "tirare" da una parte.

Fate caso al rumore di fondo nell'abitacolo e cercate di percepire eventuali rumori accessori individuandone la provenienza (avanti a destra, dietro a sinistra, ecc.). Ciò consentirà di fare successivamente migliori controlli mirati.

Fermatevi ed inserite la retromarcia percorrendo un breve tratto; la marcia non deve "scappare": è un difetto comune di alcune auto delle serie 105–115. A volte ciò può essere solo in relazione al montaggio troppo "tirato" della cuffia del cambio.

Capitolo 38

Manutenzione e restauro fai da te

L'argomento è troppo vasto per essere trattato in modo sistematico ed esaustivo.

Riporterò perciò solo alcuni consigli derivati dalle mie esperienze personali sperando possano essere di pubblica utilità.

Pompa della benzina

Non ho mai sentito che le pompe dei bialbero abbiano dato problemi. certo la membrana interna e le guarnizioni possono col tempo (e con la benzina verde) seccarsi e spaccarsi, ma in giro dovrebbero esserci dei kit di riparazione.

Personalmente ho ristrutturato personalmente un paio di pompe meccaniche con dei kit economici comprati da venditori Ebay tedeschi, ma non erano di Alfa romeo.

Chiavi e serrature

Per la chiave di avviamento, se si tratta di una copia e non vi piace la "testa", nessun problema. Al riguardo utilizzo dei grezzi della SILCA, ditta italianissima che negli anni 70 faceva copie uguali agli originali delle quali differivano solo perché man-

cava la scritta Alfa Romeo. Attualmente si trovano su Ebay da un venditore americano o da uno australiano a pochi euro.

Per la chiave delle altre serrature, negli anni, nel corso dei miei raid negli sfascia carrozze, ho raccolto alcune chiavi originali Alfa Romeo. Queste sono ovviamente già tagliate e naturalmente non possono funzionare con altre serrature, salvo nel caso in cui queste siano particolarmente usurate e con "cilindretti" in gran parte non funzionanti.

Una buona tecnica è quella di far "ripassare" al pantografo la chiave che abbiamo recuperato (magari quella originale) utilizzando come campione la chiave della porta sulla quale vogliamo che funzioni. Dopo questa operazione la nuova chiave potrebbe funzionare anche nella nostra serratura.

Provate poi a far ripassare sempre la chiave nuova con il modello della chiave dell'altra porta. Bene, se siete fortunati potrebbe funzionare anche su quella serratura, anche se forse con qualche incertezza.

In pratica, anche se non avete una chiave Alfa: fate prima una copia della chiave che volete sia la "principale", poi fatela "ripassare" usando come modello quella dell'altra porta. A volte funziona. Il tutto dipende dai dentini della chiave che, se in più, possono essere consumati ottenendo una specie di passepartout per entrambe le serrature.

Per la serratura del cassetto portaoggetti è ancora più semplice: smontate la serratura e portatela con la chiave che volete usare da uno dei "maghi delle chiavi" che sicuramente ci sarà anche nelle vostre città: insistendo un po' vi farà il lavoro di adattamento. Ovviamente ciò è possibile anche con le maniglie delle porte, ma il mio sistema (sempre con un po' di fortuna, ripeto) evita lo smontaggio, il che non è poco. Vale la pena di provare.

Linguetta appiglio della serratura dello sportello portaguanti del duetto

Prima di tutto rimuovere la serratura dallo sportellino (usare una semplice pinza a pappagallo per svitare la ghiera posteriore

e fare attenzione a come è posizionato il fermo); smontare la serratura (e semplicissimo ed intuitivo); tracciare le dimensioni del foro su di un pezzo di pelle nera abbastanza spesso o meglio di cuoio e realizzarlo usando una comune forbice a lame curve; piazzare il corpo della serratura nel foro della pelle (il foro non deve essere troppo grande: è meglio allargare per gradi); realizzare la forma generale della linguetta facendo riferimento ai disegni al tratto presenti sul libretto uso e manutenzione; rifinire i bordi della linguetta con carta abrasiva 600 e passare i bordi stessi con pennarello nero indelebile; rimontare il tutto e fissare sullo sportellino.

Lacerazioni della capote

Prima di tutto pulire a fondo la parte; poi riaccostare i lembi della lacerazione ed eseguire una cucitura con semplice cotone nero a punti incrociati doppi. La cucitura va fatta lenta per la prima passata, senza tirare troppo il filo, altrimenti la stoffa si arriccia. La seconda passata si può invece tirare un po' di più, avendo cura di passare nei punti ancora scoperti. Alla fine del lavoro passare modesta quantità di silicone nero (con la punta di un dito) in modo da pareggiare tutto. Il lavoro è quasi inapparente e così si possono riparare anche strappi maggiori ed in punti più in vista, conservando una perfetta impermeabilità.

Riparazione fanalini e luci posizione

La buona riuscita dipende dalla forma del pezzo che si intende riparare. Se questo è abbastanza pianeggiante, come ad esempio per le luci di posizione anteriori del duetto II serie, è l'operazione è abbastanza facile. Non si può ovviamente pretendere di ricostruire i punti di fissaggio originali.

Occorre innanzitutto realizzare una "dima" precisa della forma del trasparente, riportarla su di un fanalino da "cannibalizzare" (che abbia un pattern più simile possibile all'originale);

tagliare poi usando un comune seghetto a lama sottile, avendo l'accortezza di essere un po' abbondante; il lavoro di sagomatura finale va fatto con una lima piatta piuttosto grande (in modo da ottenere superfici lineari il più possibile), ma a grana sottile, fino a quando il pezzo ottenuto non si incastra perfettamente nella sede (dalla quale si dovranno asportare eventuali piccole schegge residue). Il tutto va poi fissato con silicone trasparente, badando che il pezzo nuovo sia perfettamente "a filo" con quello arancione. A fini puramente estetici fate poi un foro nell'estremità più interna dove dovrebbe passare la vite di fissaggio che sarà fissata con una punta di silicone. Il problema verrà solo se si avrà necessità di smontaggio.

Rivestire la palpebra del cruscotto

Il lavoro di "fai da te" che possiamo eseguire noi è condizionato dalla forma del cruscotto. Quella pianeggiante del cruscotto del GT I serie non da problemi di sorta; più difficile quella del Duetto I serie e comunque dei CT 1300), mentre quella con le "gobbe" del GT II serie è invece molto più complessa e praticamente irrealizzabile se si desidera un risultato estetico perfetto.

Effettivamente scaldando e stirando il materiale di rivestimento si può riuscire a seguire le forme delle gobbe, ma ciò non da alcuna garanzia di durata nel tempo, dato che, come ho avuto modo di constatare, il materiale tende a "gonfiarsi" ed a scollarsi proprio a livello della base delle gobbe benedette, come del resto avviene a volte anche con il materiale originale.

Altro problema è che anche i tentativi sono molto difficili da realizzare a motivo della intrinseca difficoltà delle procedure di smontaggio e rimontaggio ed anche perché una volta cosparsa la superficie originale con colle o mastici è impossibile ripristinare lo stato anteriore.

È inoltre complicato lavorare ai fori delle feritoie e bocchette dell'aria, in quanto il materiale di rivestimento comporta una riduzione del diametro e la difficoltà di riposizionamento delle

bocchette stesse, il cui smontaggio e rimontaggio non è tra l'altro semplicissimo: nei GT ci sono due mollette disgraziatissime da rimettere in funzione come si deve!!!

Una ditta in provincia di Trento è specializzata nella ricostruzione del rivestimento poliuretanico dei cruscotti ed il risultato estetico del lavoro è praticamente identico all'originale. Basta spedire il proprio cruscotto per riaverlo nel giro di un paio di settimane praticamente perfetto. Il costo è però piuttosto elevato.

Un'altra soluzione è quella di ricorrere ai "plasticoni", a quei gusci di materiale plastico da sovrapporre e fissare al vecchio cruscotto senza neanche smontarlo, ma la resa visiva di questi dispositivi è mediocre.

Rifacimento pannelli (duetto I serie e Coda Tronca)

Bisogna partire innanzitutto dalla "dima" che si può ricavare da quelli originali danneggiati;

- comprare sufficiente quantità di materiale il più possibile simile all'originale (skay nero o del colore appropriato);
- aiutandosi con la dima, ritagliare approssimativamente la sagoma in skay, avendo cura di eccedere abbondantemente nelle dimensioni;
- sempre aiutandosi con la dima, tracciare con una penna sulla parte "lucida" del materiale le linee che corrispondono alle cuciture;
- procurarsi un foglio sufficientemente grande di gommapiuma da tappezzeria dello spessore di circa 1–1,5 cm;
- incollare con bostik la gommapiuma alla parte posteriore dello skay;
- portare il tutto da una sartoria e far ripassare le linee tracciate a penna, cucendo quindi insieme skay e gommapiuma;

— procurarsi due fogli di masonite delle giuste dimensioni;
— applicare il rivestimento così ottenuto con altro bostik, ripiegando i bordi di questo e fissandoli posteriormente alla masonite;
— sempre con la dima originale, tracciare con la penna le righe di dove devono essere posizionate le modanature cromate;
— con una pistola sparapunti da tappezziere far aderire le suddette linee al supporto in masonite;
— applicare quindi segmenti di strisce adesive cromate (ottime quelle con adesivo 3M), dando le piegature opportune (è abbastanza facile);
— solo alla fine (sempre con la dima originale), praticare i fori delle maniglie;
— proteggere la parte posteriore della masonite applicando un foglio di plastica trasparente sulla superficie interna dello sportello;
— i fori per le viti di fissaggio è meglio farli solo nelle fasi di montaggio del pannello;
— usare viti cromate (le preferisco "a taglio" e non a croce e sottoviti sempre cromati.

I bordi superiori (appoggiagomiti) sempre del duetto è facilissimo rivestirli in skay. Occorre però usare però viti e sottoviti neri per il fissaggio.

Riparazione della corsa a vuoto dell'acceleratore

In mezzo ai carburatori, vicino alla vite che regola il minimo, c'è un leveraggio con una testina in plastica che si inserisce a pressione sul comando delle farfalle. Se si è constatato un eccessivo gioco del pedale dell'acceleratore è lì la sede del problema: la testina si è dilatata e gioca troppo. Basta sostituirla. In pratica bisogna prima discollegare il leveraggio, poi studiare come è fatto il tirante e la boccola (si smonta svitando il tirante stesso dal perno).

Le boccole si trovano a campione nei negozi di ricambi ben forniti. Una volta ho utilizzato una boccola ed il tirante di una pompa iniezione di un motore diesel!

Per una riparazione provvisoria, un piccolo trucchetto è quello di avvolgere la parte sferica del comando farfalle con un po' di nastro isolante (senza esagerare) in modo da eliminare il gioco con la parte concava del tirante. Operazione di pochi minuti.

Restauriamo l'Hellebore

In primo luogo una sommaria classificazione dei vari tipi di questo bellissimo volante in legno che ha caratterizzato i modelli più prestigiosi e sportivi delle serie 105–115 dell'Alfa Romeo.

Ne sono stati prodotti essenzialmente tre tipi, tutti con corona in legno. Il primo piatto, con razze forate e con pulsante dell'avvisatore acustico sul mozzo, destinato alle GTA; il secondo con volante a calice (di qui il nome Hellebore che è quello di una pianta con fiori appunto "a calice": Helleborus orientalis) poco pronunciato (che per comodità denomino "Hellebore I serie") e con pulsanti per le trombe a tasti sulle razze (montato sui GT e Spider 1750, poi sui GT Junior III serie e sugli Spider 1.3 e 1.6); il terzo con volante a calice pronunciato ("Hellebore II serie"), sempre con tasti sulle razze ed adottato sulle versioni GT (2000 e serie "unificata"), sugli Spider 2000, sulle berline 2000 ed infine sulle Giulia Nuova Super.

La corona in legno di questi bellissimi volanti presenta purtroppo la caratteristica di tendere a fessurarsi con tempo per un naturale processo di assestamento, per quanto la vernice di finitura originale sia effettivamente molto resistente.

Per un restauro casalingo, dopo lo smontaggio, occorre innanzitutto lucidare le razze metalliche con uno dei comuni prodotti reperibili in commercio e poi proteggerle, ricoprendole di più strati di carta adesiva da carrozziere.

Occorre poi eliminare la vecchia vernice dalla corona; al riguardo il processo originale di "vetrificazione" rende piuttosto

lento ed incompleto il procedimento se eseguito con un comune sverniciatore. Preferisco al riguardo l'asportazione meccanica, eseguita utilizzando comune carta abrasiva da falegname.

Occorre poi procedere alla stuccatura di eventuali scheggiature e fenditure del legno, utilizzando uno dei vari "putty" in commercio che hanno la proprietà di penetrare e saldare in modo assai soddisfacente; con un po' di pazienza si potrà reperire un prodotto che abbia una tonalità di colore vicina a quella del legno.

Seguirà poi una nuova "scartavetratura" da eseguire con fogli di grana decrescente fino alla 1200.

Per le operazioni di levigatura è senz'altro preferibile l'esecuzione a mano che evita di andare troppo in profondità, inconveniente frequente con i sistemi meccanici. Le incavature si appiglio della superficie posteriore del volante possono essere adeguatamente lavorate "foderando" di carta abrasiva una comune lime semitonda di dimensioni adeguate.

Occorre ora asportare accuratamente con un panno asciutto ogni residuo di "polverino" derivante dalla levigatura. Non accontentatevi del primo risultato ottenuto e dopo qualche ora passate nuovamente la corona con la carta abrasiva più fine che riuscite a trovare.

Preparate ora una semplice struttura che vi permetta di mantenere il volante senza nessun appoggio e che consenta allo stesso di ruotare sul proprio asse. Un semplice manico di scopa si incastra perfettamente del foro centrale del mozzo e potrà essere sorretto da un casuale "assistente–vittima designata", che si occuperà anche di ruotare l'improvvisato asse al vostro comando.

Nota bene: sul legno non bisogna assolutamente usare alcun tipo di mordente. Il colore ambrato–dorato originale viene fuori da se!

Per la verniciatura usate una vernice trasparente lucida, acrilica, a rapida essicazione ed effetto "vetrificante". Tra una spruzzata e l'altra (aspettate con pazienza che la vernice sia perfettamente essiccata; ciò può richiedere anche alcune ore) eseguite una passatina con la carta smeriglio da 1200.

Occorrono almeno altre 7–8 mani di vernice, di cui l'ultima un po' "grassa".

Lasciate riposare per qualche giorno e dopo eseguite la lucidatura finale usando con una crema per acrilico, policarbonato e perspex, applicata con uno straccio di flanella morbidissima, per ottenere un risultato "tattile" migliore. Il prodotto migliore per lo scopo e quello per lucidare gli schermi in materiale plastico delle strumentazioni o le visiere dei caschi; elimina piccole imperfezioni e micro accumuli di vernice.

Ovviamente nulla può paragonarsi alla verniciatura originale a poliesteri che ormai nessuno è più in grado di fare.

Per quanto riguarda il "tappo" coprimozzo, ricordo che nelle prime versioni dell'Hellebore I serie era in plastica nera, liscia e lucida, con stemmino al centro in monocromia argentata.

Nelle versioni successive, sempre dei volanti I serie, fu invece realizzato in legno; per il suo restauro valgono le stesse considerazioni prospettate per la corona.

Nei volanti Hellebore II serie il coprimozzo era di plastica nera con leggera "granitura" ed è di forma completamente differente da quella dei I serie. Unica variante fu quello adottato per gli ultimi esemplari delle 2000 berlina, ove il tappo aveva una corona in radica centrale.

Laviamo il motore

Le parti elettriche vanno preliminarmente protette dall'acqua.

Lo spinterogeno, i contatti del regolatore di tensione e la bobina devono essere isolati usando buste in plastica per avvolgere il tutto, fissate con nastro isolante).

Dopo una prima leggera spruzzata con l'idropulitrice, cospargere con apposito sgrassante il motore, le parti accessorie la superficie interna del cofano, le paratie laterali ed il parafiamma; L'ideale è ovviamente poter disporre di un ponte di sollevamento per eseguire l'operazione anche in basso sulla coppa dell'olio e la campana del cambio.

Lasciar agire lo sgrassante per qualche minuto e poi risciacquare abbondantemente con l'idropulitrice.

Il segreto per evitare inconvenienti è di non mettere in moto subito, ma insistere prima a lungo con aria compressa eliminando l'acqua specie nei pozzetti delle candele.

Se l'auto non parte subito (max tre tentativi), conviene smontare ed asciugare accuratamente la calotta dello spinterogeno, dopo aver tolto i gusci di protezione.

Il lavaggio del motore è comunque consigliabile farlo molto di rado e mantenerlo pulito utilizzando di tanto in tanto uno straccio umido.

Appendici

Letture consigliate "ragionate" dalla mia biblioteca

Alfa Romeo Giulia. Articoli e prove dal 1962 al 1977. Domus Ed., Milano 2006.

Utile a chi non possiede la collezione di Quattroruote con gli articoli e le prove dell'epoca dei modelli Giulia e derivati. Interessante in ogni caso per i commenti a margine ed alcune foto inedite.

Alfa Romeo, 70 anni di immagini, Alfa Romeo Ed., Arese 1980.

Opera promozionale per il clienti Alfa Romeo, ricchissima di iconografia originale e spesso inedita; purtroppo molto raro.

Alfa Romeo Duetto, Nada Ed., Vimodrone (Mi) 1992.
Alfa Romeo Giulia, Nada Ed., Vimodrone (Mi) 2005.
Alfa Romeo Giulia GT, Nada Ed., Vimodrone (Mi) 1991.

Tre interessanti monografie sul principali modelli della Giulia e derivate.

Altieri P., Lurani G., Matteucci M., *Alfa Romeo, Catalogue Raisonné 1910–1989*, Automobilia Ed., Milano 1988.

Bell'opera, esteticamente di grande effetto, ricca di immagini anche inedite. Purtroppo il testo bilingue (italiano–inglese) la appesantisce un po' inutilmente per il lettore italiano.

Busso G., *Nel cuore dell'Alfa Romeo. Ricordi di uno dei grandi progettisti dell'Alfa Romeo*, Automobilia Ed., Milano 2005.

Una storia profondamente toccante, descritta in prima persona da uno dei massimi progettisti dell'Alfa Romeo. Se si è veramente appassionati è difficile non commuoversi nel corso della lettura.

Chizzola G, *Autodelta*, Campanotto Ed., Pasian di Prato (UD) 2004.

La storia della più importante sezione di elaborazione sportiva delle Alfa Romeo, diretta negli anni d'oro dall'indimenticabile Ing. Carlo Chiti.

Fusi L., *Le vetture Alfa Romeo dal 1910*, Adiemme Ed., Milano 1966.

Fusi L., *Le vetture Alfa Romeo dal 1910*, Emmeti Grafica, Ed., Milano 1978.

Due classici intramontabili, assolutamente indispensabili nella biblioteca di ogni alfista "serio". Entrambe le edizioni sono da tempo esaurite. Ogni tanto compare qualche copia, in vendita a prezzi altissimi. La prima edizione ha maggiore valore storico e collezionistico, ma è preferibile la seconda edizione che copre un arco di tempo più vasto ed illustra vet-

ture presentate entro il 1977 (quindi fino alla Giulietta — serie 116), per quanto il pur utilissimo e preciso elenco dei numeri di telaio e di motore dei vari modelli si ferma al 1972.

Fusi L., L*e grandi Alfa Romeo*, Editrice dell'Automobile, Roma 1969.

Molto raro. Immagini stupende.

Massari S., *Alfa Romeo, cuore sportivo*, Giunti Ed., Firenze 2006.

Opera imbattibile per il molto favorevole rapporto qualità–prezzo e per la stupenda iconografia.

Museo Storico Alfa Romeo, Alfa Romeo Ed., Arese (Mi) 1979.

Libro ormai piuttosto raro, interessantissimo per avere una buona idea del massimo luogo di culto di ogni alfista.

Salvetti G., *Alfazioso*, Fucina Ed., Milano 1998.
Salvetti G., *Alfazioso*, Fucina Ed., Milano 2007.

Due gustosissime raccolte di aneddoti, corredati di dati tecnici, relativi a modelli Alfa Romeo meno noti o "sfortunati", come affermato dall'Autore, appassionato collezionista, Da non perdere.

Tabucchi M., *Guide to the identification of Alfa Romeo cars,* Nada Ed., Vimodrone (Mi) 2000.

Ottimo, schematico, con tutti i dati relativi alle vetture prodotte fino al 1986, compresi numeri di telaio e motore. C'è anche in versione italiana.

Sintesi della storia dell'Alfa Romeo*

Le origini ed i primi anni di sviluppo

1907 – Felice Grondona presenta, per conto della Darracq Italiana, il progetto per la costruzione dello stabilimento del Portello. La gamma in produzione comprende tre modelli: la 8–10 HP, che costa 5000 lire, la 14–16 HP (8500 lire) ed il Taxi (9000 lire).

1908 – Inizia la produzione al Portello dei modelli Darracq. La società vede aggravarsi rapidamente la sua condizione finanziaria.

1909 – Ugo Stella, amministratore delegato della Darracq Italiana, incarica Giuseppe Merosi di progettare una nuova serie di vetture. La Casa madre, dati i deludenti risultati commerciali (61 vetture vendute fra il 1908 e il 1909), decide di cedere la consociata italiana ad un gruppo di finanzieri che raccolgono un capitale di 500 mila lire garantito dalla Banca Agricola Milanese.

* Liberamente tratta da *Motori nella Leggenda: Alfa Romeo*, Società Editrice Derby, Rho (Mi), 1989 e da Massari S.: Alfa Romeo, cuore sportivo. Giunti Ed., Firenze 2006.

1910 – Nasce in giugno la Società Anonima Lombarda Fabbrica Automobili (A.L.F.A.). Sotto la guida del Cav. Ugo Stella, presidente, si insedia un nuovo gruppo dirigente e viene programmata la produzione dei nuovi modelli progettati da Merosi: la 24 HP e poi la 12 HP, con motori a quattro cilindri di 4084 cc (42 CV) e 2413 cc (22 CV) rispettivamente. La 24 HP è la prima vettura in assoluto a chiamarsi A.L.F.A., costa 12 000 lire; ha buone prestazioni e guidabilità, caratteristiche che sarebbero divenute parte integrante del marchio ALFA negli anni successivi.

1911 – Inizia la commercializzazione dei modello 24 HP. Alla Targa Florio, guidata da Franchini e Ronzoni, la vettura milanese conduce la corsa per due dei tre giri prima di ritirarsi per un incidente. Le qualità sportive le derivano dal fatto che Merosi aveva in mente anche modelli più potenti e che il motore della 24 HP, con sistema di lubrificazione forzata, era in grado di reggere ottimamente le sollecitazioni di una guida sportiva. Viene fondata la SAS Ing. Nicola Romeo & C., con capitale sociale di L. 1 275 000. La sede è a Milano, in Via Ruggero di Lauria 20.

1912 – La produzione aumenta e nell'arco dell'anno escono dal Portello cinquanta 24 HP e cento esemplari della 15 HP, un'evoluzione del progetto 12 HP, con lo stesso motore ma potenza portata a 45 CV. In quest'anno l'A.L.F.A. conosce anche le prime lotte sindacali; 178 operai scendono in sciopero per rivendicare il passaggio dalle 60 alle 54 ore lavorative settimanali.

1913 – Nasce la 40–60 HP, con un nuovo motore di 6082 cc e 70 CV; la motorizzazione più "robusta" le conferisce prestazioni quasi sportive. Il pilota Franchini con una 40–60 HP si aggiudica il 2° posto assoluto e il alla corsa in salita Parma–Poggio Berceto. Merosi comincia a studiare una vettura da Grand Prix.

Gli anni della I G.M. ed il postbellico

1914 – La prima Grand Prix A.L.F.A. è una speciale versione della 40–60 HP con motore di 4500 cc. Durante alcune prove Campari percorre il chilometro lanciato, vicino a Brescia, a 147,540 km/h. Compaiono due nuovi modelli: la 20–30 HP (4084 cc, 49 CV) e la 15–20 HP (2413 cc, 28 CV).

1915 – Alla vigilia della guerra l'A.L.F.A. viene interessata alle commesse militari ed entra nell'orbita delle società controllate da Nicola Romeo, un imprenditore originario di Napoli, nominato procuratore della Banca di Sconto, che detiene il pacchetto di maggioranza. Il 2 dicembre 1915 la società Nicola Romeo & C. acquista tutti i beni immobili dell'A.L.F.A. (stabilimento del Portello). La mancanza di personale specializzato ed il maggior interesse delle commesse militari fa passare in secondo piano la produzione automobilistica.

1916 – Si producono esclusivamente munizioni, materiale bellico vario, motori per aereoplani, motocompressori. Gli operai in organico sono circa 2500.

1917 – Continuano le commesse militari ed a queste Nicola Romeo affianca la produzione di materiale rotabile per le ferrovie.

1918 – Sotto la ragione sociale di S.A. Ing. Nicola Romeo & C. confluiscono la ex A.L.F.A., la Costruzioni Meccaniche di Saronno, le Officine Meccaniche Tabanelli di Roma e le Officine Meccaniche Meridionali di Napoli. Il debito nei confronti della Banca Italiana di Sconto è di 32 milioni. Il Presidente è il Cav. Ugo Ojetti; Amministratore delegato e direttore generale l'Ing. Nicola Romeo. Il capitale sociale passa nell'anno da 10 a 30 milioni; poi a 50 milioni.

1919 – La cessazione dello stato di guerra accentua la crisi finanziaria; anche la conflittualità sindacale si accende in modo preoccupante. Riprendono le corse.

Gli anni "ruggenti" e l'alfa nel ventennio

1920 – Il capitale sociale viene aumentato a 60 milioni di lire. Alle prese con un deficit insanabile e con le occupazioni delle fabbriche, Nicola Romeo ripensa alle automobili e programma la ripresa della produzione in pieno per il 1921. Durante l'anno intanto vengono costruite 108 vetture fra 15–20 HP e 20–30 HP, e la prima vettura con il marchio Alfa Romeo è la Torpedo 20–30 HP. Campari con una 40–60 HP vince il circuito del Mugello (13 giugno) e Enzo Ferrari su una 20–30 HP arriva secondo alla Targa Florio battuto dalla Nazzaro di Meregalli per 8 secondi e mezzo. Merosi progetta la G1, prima sei cilindri Alfa, con motore di 6597 cc da 65 CV.

1921 – La G1 riceve un nuovo motore di 6330 cc con 70 CV a 2100 giri/min e viene prodotta in 50 esemplari; la 20–30 viene aggiornata e riceve la denominazione ES, il motore è ora di 4250 cc e con 67 CV permette alla vettura di toccare i 130 km/h. Ne vengono prodotti 119 esemplari; con la versione ES Sport Ascari e Sivocci sono primo e secondo di classe alla Parma–Berceto. La situazione finanziaria intanto si aggrava ulteriormente ed il debito verso la Banca Italiana di Sconto sale a 90 milioni; all'epoca solo il Gruppo Ansaldo era in condizioni peggiori. Ma crolla la Banca Nazionale di Sconto ed il governo interviene fondando un "Istituto per le sovvenzioni sul lavori industriali" che dedica le sue cure all'ALFA.

1922 – È l'anno della marcia su Roma; la Banca Italiana di Sconto chiude e, nonostante dalle Officine di Saronno esca il primo locomotore, l'Alfa è in crisi profonda. La produzione

automobilistica è ferma e vengono costruiti solo sei prototipi della nuova serie RL. Sono vetture veramente moderne, dotate di sofisticati motori a sei cilindri con lubrificazione forzata e carter secco: la RL normale ha un motore 2916 cc da 56 CV (110 km/h), le Sport e Supersport hanno un 2994 cc che arriva fino a 95 CV nella versione da competizione.

1923 – Il "salvataggio" dell'Alfa dalla crisi finanziaria viene per opera della Banca Nazionale di Credito e ciò consente la piena ripresa dell'attività. La RL ha un grande successo e copre la maggior parte delle 835 vetture prodotte nonostante il prezzo elevato (34000 lire). Sivocci, Antonio Ascari e Masetti con questa vettura occupano il primo, secondo e quarto posto alla Targa Florio. Merosi costruisce la G.P. Romeo, divenuta poi Pl: sei cilindri bialbero di 1990 cc, doppia accensione, 80 CV a 4800 giri/min; l'esordio è a Monza per il G.P. d'Europa ma Sivocci muore in prova e la squadra si ritira. Dalla FIAT arriva il progettista Vittorio Jano che inizia immediatamente a progettare la P2. Al circuito del Savio (Ravenna) Enzo Ferrari riceve dalla famiglia Baracca l'emblema del cavallino che utilizzerà sulle vetture della sua scuderia.

1924 – Entra in produzione la gamma RM (modelli normali e Sport) con motori 4 cilindri di 1944 e 1996 cc (da 40 a 48 CV), che affianca le costose RL ma con scarso successo; la produzione totale è tuttavia di 769 vetture. La P2 da corsa si rivela subito vincente: grazie al motore brillantissimo (8 cilindri in linea, due alberi a camme, teste fisse, 1987 cc, 140 CV a 5500 giri/min.) ed all'ottima guidabilità, domina con Ascari il circuito di Cremona e vince anche il G.P. d'Europa a Lione. A Monza, dopo il ritiro della Fiat, ci sono quattro P2 ai primi posti. Jano comincia ad interessarsi anche alla produzione di serie.

1925 – La P2 ulteriormente evoluta (165 CV, 217 km/h) si aggiudica con Brilli Peri il Campionato del Mondo. La supe-

riorità è tale che durante il G.P. di Spa i piloti Alfa si fermano per fare uno spuntino. Al G.P. di Francia (Linas–Montlhery) muore Antonio Ascari e dopo il G.P. d'Italia a Monza l'Alfa si ritira dai Gran Premi. La produzione di serie vede un buon successo (110 vetture vendute, 7 modelli in gamma); al Salone di Milano viene esposta la 6C 1500. Si scioglie il gruppo Romeo e Pasquale Gallo diviene direttore generale dell'Alfa. Riprende la produzione di motori di aviazione.

1926 – Merosi si dimette e Jano assume la direzione della progettazione auto e avio; contemporaneamente si avvia la produzione dei motori per aerei, stellari a 9 cilindri Jupiter, su licenza Bristol. Nella produzione auto ci si orienta verso cilindrate più contenute; nonostante il perdurante successo delle RL (138 sulla produzione totale di 280) 5 si temono gli effetti della crisi che si delinea.

1927 – Entra in produzione la 6C 1500 progettata da Jano, una vettura agile e raffinata con motore a sei cilindri ad albero a camme in testa: questa vettura vince al suo esordio in gara a Modena con al volante Enzo Ferrari. Alla fine dell'anno sono prodotte 492 vetture e di queste 356 sono del nuovo modello 6C 1500. Si disputa la prima Mille Miglia che vede al traguardo tre OM ai primi tre posti; fino a Spoleto, però, era stato al comando Brilli Peri con una RL Supersport.

1928 – E l'anno della definitiva uscita di scena di Nicola Romeo e della consacrazione delle nuove piccole sei cilindri che sono prodotte in tre versioni: normale, a passo corto e sport; queste ultime con motori a due alberi a camme in testa (potenze da 44 a 76 CV); vengono anche allestiti i primi prototipi con compressore. Campari–Ramponi vincono con una di queste vetture la Mille Miglia. È la dimostrazione che il compressore può avere futuro anche nella produzione di serie. I pregi delle nuove sei cilindri non stanno tanto nella potenza, non eccezionale nemmeno per l'epoca, ma per la leg-

gerezza e l'equilibrio generale, la frenata ed il piacere della guida; sia nelle versioni berlina sia nelle splendide spider di Zagato.

1929 – La produzione prende l'indirizzo che sarà po' quello definitivo: vetture di classe, veloci e confortevoli, non esclusive, ma di costo elevato. La 6C viene evoluta in questo senso e la cilindrata passa a 1750 cc. Dal 1929 al 1933 se ne costruiscono 2259 unità. Per i Gran Premi entra in vigore la nuova formula, 900 kg di peso minimo e consumo limitato a 19,5 litri/100 krn; la P2 però continua a vincere. A Livorno (Coppa Ciano) vince Varzi davanti a Nuvolari; è la prima gara del mantovano al volante di un'Alfa. Il primo dicembre nasce la Scuderia Ferrari. L'Alfa vince di nuovo la Mille Miglia.

1930 – Alla 24 ore del Belgio a Spa vince Marinoni con una 6C 1750: è la terza vittoria consecutiva dell'Alfa in questa gara. La P2, ancora rielaborata, conclude la sua serie di successi: ultima vittoria alla Targa Florio (con Varzi) ed ultima partecipazione al G.P. di Cecoslovacchia a Brno (terzo posto per Nuvolari/Borzacchini). Alla Mille Miglia la trionfale marcia delle ALFA viene nobilitata dall'epico duello fra Varzi e Nuvolari che vince superando per la prima volta i 100 km/h di media (100,460). Si costituisce la Società Anonima Italiana Ing. Nicola Romeo & C., abbreviato in Società Anonima Alfa Romeo — Capitale sociale L. 80 milioni di lire.

1931 – Compare la 8C 2300 che verrà successivamente denominata Monza; un altro gioiello di Jano che dimostra la sua validità sia in pista che su strada. Il motore è un otto cilindri in linea formato da due blocchi di quattro cilindri interamente in lega leggera con canne in acciaio; la cilindrata è di 2336 cc con potenza di 142 CV a 5000 giri/min. Questo motore viene montato indifferentemente sui modelli spider a telaio corto (L. 91 000) o sulle Torpedo a passo lungo (L. 98 000) o sullo speciale telaio monoposto da gran premio.

La 8C esordisce alla Mille Miglia ma la prima vittoria la coglie con Nuvolari alla Targa Florio. Al G.P. d'Italia a Monza viene iscritta anche una vettura Tipo A, dodici cilindri (più esattamente erano due sei cilindri di 1750 cc affiancati); in prova muore Luigi Arcangeli ed in gara parte Nuvolari; ritiratosi sale sulla vettura di Campari (una 8C 2300) e vince. La Tipo A vince la Coppa Acerbo. Nasce anche il primo veicolo industriale Alfa: un autocarro (Bussing 50).

1932 – Nuova formula dei gran premi e nuova Alfa, la Tipo B (più nota come P3); questa monoposto progettata da Jano ha un motore otto cilindri in linea di 2654 cc con potenza di 215 CV a 5600 giri/min. e raggiunge i 232 km/h; la parte più originale è la trasmissione con due alberi che partono dal cambio per raggiungere il ponte posteriore. Come è ormai tradizione anche per la P3 trionfa al suo esordio in gara a Monza con Nuvolari, che vincerà anche il G.P. di Francia a Reims. A rinforzare la squadra arriva Rudolf Caracciola dalla Mercedes e vince il G.P. di Germania al Nurburgring. Le 8C vengono cedute alla Scuderia Ferrari, con cilindrata portata a 2600 cc. Nella serie compare un'ulteriore evoluzione delle 8C, la 1920 cc con 68 CV a 4500 giri/min.

1933 – L'Alfa Romeo conosce un altro passaggio di proprietà, che sarà poi quello definitivo fino all'acquisto da parte della Fiat: il controllo passa infatti dalla Banca Nazionale di Sconto all'IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale). L'ing. Ugo Gobbato è direttore generale, i dipendenti meno di mille. Viene portata a regime la produzione della 6C 1900 ed intanto viene completato il reparto carrozzeria interno; da questo momento tutte le berline di serie verranno prodotte direttamente al Portello. L'Alfa lascia ufficialmente le corse, paga dei risultati, e le "Monza 2600" corrono con la Scuderia Ferrari fregiandosi dello stemma col Cavallino Rampante, ed abolendo il marchio del quadrifoglio. L'annata vive sulle epiche sfide fra la Bugatti di Varzi e la "Monza" di Nuvolari, che a fine stagione correrà con una Maserati. Tra-

gico Gran Premio a Monza durante il quale muoiono Campari e Borzacchini.

1934 – Sotto la guida di Ugo Gobbato vengono ammodernati gli impianti, si passa alla produzione in linea, e contemporaneamente, su ispirazioni dell'IRI, viene intrapresa la produzione di camion e autobus. Entra in produzione il nuovo modello 6C 2300, con il telaio delle precedenti 6C ed un nuovo motore a sei cilindri con albero a camme comandato da catena (2309 cc, da 68 a 95 CV). Le Alfa vincono a Le Mans, alla Mille Miglia (primo Varzi, secondo Nuvolari su "Monza") e alla Targa Florio (Varzi su Tipo B 2900). La Casa milanese vince più gare di tutti ma si profila la minaccia delle Mercedes e delle Auto Union; compare la Mercedes W 25 (8 cilindri 3360 cc) per la nuova formula Grand Prix di 750 kg.

1935 – Fa la sua comparsa la raffinatissima 2300 B, un altro esempio della "interdipendenza" della tecnologia da corsa e da strada; per il motore della 2300 viene infatti allestito un nuovo telaio con sospensioni a ruote indipendenti simili a quelle delle vetture da Grand Prix. Per le gare Sport si costruiscono alcune 8C 2900 A, con il motore della monoposto Tipo B. Una Tipo B in allestimento stradale a due posti (250 CV 210 km/h) viene allestita per la Mille Miglia. Nuvolari, rientrato nella scuderia Ferrari, vince clamorosamente al Nurburgring il Gran Premio di Germania contro le potentissime Mercedes e Auto Union. Luigi Bazzi progetta la "Bimotore", costruita in due esemplari dalla Ferrari; la Bimotore corre a Tripoli arrivando quarta con Nuvolari. Questa monoposto ha due motori, uno anteriore ed uno posteriore, collegati ad un unico cambio: la cilindrata è di 2 x 3165 cc per un esemplare e 2 x 2900 cc per l'altro. In prova stabilisce il record di velocità sul chilometro a 320 Km/h. Nella produzione si pensa alla "militarizzazione", di moda all'epoca.

1936 – L'attività sportiva continua a ritmi serrati facendo addirittura passare in secondo ordine la produzione di serie. La Sport 8C 2900 A (735 kg, 220 CV a 5300 giri/min) vince la Mille Miglia con Brivio. Al Gran Premio di Tripoli esordisce la "Tipo 12C 1936" con il primo motore a dodici cilindri Alla Romeo di 4064 cc; questa vettura guidata da Nuvolari vincerà la prima gara al Montjuich, Gran Premio di Penja Rhin. Nuvolari compie un'impresa leggendaria alla Coppa Ciano a Livorno: rompe la vettura, rientra ai box, sale su quella di Pintacuda (l'ultima fra le Alla in gara) e riesce a vincere: è un trionfo anche per la marca perché la prima Auto Union è soltanto quarta.

1937 – Compare la potentissima Mercedes W 125 (5600 cc, 600 CV) alla quale la Alfa 12 C può contrapporre solo 400 CV. Nuvolari dà il massimo al Nurburgring, facendo il miglior tempo in prova ma in gara è solo terzo. Alla Coppa Acerbo corre una nuova versione della 12C con telaio abbassato ma Nuvolari e Farina si ritirano. Al Gran Premio Masaryk a Brno, Nuvolari conclude la sua ultima gara positiva con l'Alfa Romeo (quinto dietro Mercedes e Auto Union). Alla Mille Miglia vince Pintacuda con la 6C 2300 B. Entra in produzione la 8C 2900 (2905 ce 180 CV), modello decisamente sportivo di cui saranno prodotti 30 esemplari in tre anni. Vittorio Jano intende lasciare la direzione della progettazione e Gioacchino Colombo gli subentra.

1938 – Importanti mutamenti riguardano il personale e l'organizzazione dell'Alfa: con l'arrivo di Orazio Satta Puliga nasce l'Alfa Corse mutano i rapporti tra Alfa e Scuderia Ferrari; Jano dà definitivamente le dimissioni e la progettazione delle vetture da competizione viene affidata a Gioacchino Colombo ed a Luigi Bazzi, sotto la supervisione di Wilfredo Ricart. Vengono progettate ben tre vetture per la nuova formula (3000 cc sovralimentati e 4500 cc aspirati): la 8C 308 (8 cilindri 3000 cc 295 CV), la 312 (12 cilindri 350 CV) e la 16C "Tipo 316" (16 cilindri 440 CV). Durante le

prove del G.P. di Pau la vettura di Nuvolari si incendia e il pilota abbandona definitivamente l'Alfa per passare alla Auto Union. Al G.P. di Tripoli sono presenti cinque Alfa (tre 12 cilindri, una 16 ed una 8) ma dominano le Mercedes che si classificano ai primi tre posti. A Monza vince Nuvolari su Auto Union, precedendo l'Alfa 16 cilindri di Farina. L'americano Rex Mays iscrive una 8C alla 500 Miglia di Indy, ma si ritira. A Livorno, Coppa Ciano, nella gara delle "vetturette" (fino a 1500 cc) esordisce la 158 che vince con Emilio Villoresi. La produzione di motori d'aereo viene intensificata con la vendita di circa 1000 motori, dal 1937 al 1942.

1939 – L'attività sportiva risente del clima politico e delle "sanzioni"; Mussolini vieta ai piloti italiani di correre in Francia e non si effettua la Mille Miglia. Si svolgono soprattutto gare delle categorie "vetturette" e Sport. Una monoposto 2900 B corre a Indianapolis ed arriva 12' con Luis Tomel. Entra in produzione la 6C 2500 (2443 cc, da 87 a 110 CV) in versione berlina e Sport; una vettura di classe con prestazioni elevate che ben rappresentano lo stile Alfa. Boratto (che è anche l'autista di Mussolini) vince la gara su strada Tobruk–Tripoli. Wilfredo Ricart disegna la 512 da Grand Prix, con motore 12 cilindri posteriore. La ragione sociale diventa: Società Anonima Alfa Romeo Milano Napoli.

L'Alfa nella II guerra mondiale

1940 – Alla gara sostitutiva della Mille Miglia a Brescia vincono le leggere ed aereodinamiche BMW 2000. All'Alfa va solo il Gran Premio di Tripoli con Farina su Alfetta 158. Inizia la costruzione dello stabilimento di Pomigliano d'Arco per la produzione di motori, velivoli, leghe leggere. I dipendenti sono 14 000.

1941 – Guerra e produzione bellica.

1942 – Guerra e produzione bellica. Un trimotore italiano SM 75 vola a Tokio e ritorno (20 000 km.); merito anche dei motori Alfa Romeo "128".

1943 – Il 14 febbraio ed il 13 agosto lo stabilimento del Portello subisce due bombardamenti che lo danneggiano in modo drammatico. La produzione bellica viene decentrata per potere proseguire. I dipendenti sono 8000.

1944 – Il 20 ottobre un pesante bombardamento distrugge praticamente lo stabilimento del Portello e cessa ogni attività.

1945 – Si riprende lentamente il lavoro, quasi esclusivamente proseguendo le produzioni del tempo di guerra; le attività principali sono la costruzione dei motori d'aviazione, un programma di revisione degli stessi in collaborazione con la Bristol e lo sviluppo di motori marini derivati da quelli dei veicoli industriali. L'ing. Ugo Gobbato viene misteriosamente ucciso in un agguato a Milano.

Il dopoguerra

1946 – Riprende la produzione di vetture con le ancora brillantissime 6C 2500 delle quali verranno in totale prodotti quasi 2800 esemplari. Sul piano delle competizioni la prima vittoria Alfa del dopoguerra è di Wimille che si aggiudica una gara al Bois de Boulogne con una "308"; per i Gran Premi si recuperano le "158" adattandole ai nuovi regolamenti (che prevedono motori di 1500 cc sovralimentati e 4500 cc aspirati); le 158 con compressore partecipano a 4 gare e ne vincono 3. Con la nuova versione a compressore a doppio stadio (260 CV a 7500 giri/min) Farina vince il G.P. delle Nazioni a Ginevra. La produzione industriale non viene pianificata: si costruiscono tapparelle, cucine elettriche ed a gas, mobili infissi, seguendo le richieste del mercato.

1947 – Viene presentata la nuova versione della 6C 2500, è la Sport "Freccia d'oro", prima vettura Alfa Romeo del dopoguerra, caratterizzata da una carrozzeria a due porte e a quattro posti elegante e raffinata: fra le novità interessanti il comando del cambio al volante. Il modello Sport "Freccia d'oro" ha grande successo. I clienti: Re Faruk d'Egitto, Ali Khan, Rita Hayworth, Tyrone Power, Ranieri di Monaco. Alla Mille Miglia Biondetti con una "2900" vince precedendo l'anziano ma stupefacente Nuvolari alla guida di una piccola Cisitalia 1100. Nei Gran Premi è supremazia assoluta delle 158 che vincono con Wimille in Svizzera ed in Belgio, con Varzi a Bari e con Trossi a Milano (circuito della Fiera). Nasce la "Metalmeccanica Meridionale", del gruppo IRI, che rileva il complesso patrimoniale dell'Alfa Romeo.

1948 – È l'anno della morte di Varzi, in prova a Berna; lo stesso pilota aveva portato in gara in Sud America un'originale vettura derivata dalla vecchia 312 ma con motore portato a 4500 cc, senza grandi risultati. Viene sviluppata la "158 A" preparata l'anno precedente ma mai utilizzata in gara; differisce sostanzialmente per il motore più potente e per i diversi scarichi. Questa vettura vincerà la gara di riapertura di Monza con Wimille. Al G.P. d'Italia al Valentino (vittoria di Wimille su 158) Ferrari presenta le "sue" prime vetture: tre monoposto con motori a 12 cilindri progettate da Gioacchino Colombo. Nello stesso anno Alberto Ascari corre la sua prima ed unica gara con l'Alfa a Reims.

1949 – L'incidente mortale di Wimille (durante le prove del G.P. di Argentina) e la scomparsa di Trossi, scuotono l'ambiente che oltretutto risente della sempre più agguerrita concorrenza delle Ferrari e delle Maserati e l'Alfa si ritira dal Gran Premi. E sempre più avvertita la necessità di ridare impulso alla produzione di serie che è praticamente ancora a livelli di prima della guerra.

Gli anni della "ripresa"

1950 – È l'anno della ripresa sia nella produzione sia nello sport. Nasce la "1900", prima creatura interamente di Satta Puliga e prima Alfa Romeo moderna con scocca portante; il motore è un quattro cilindri bialbero di chiara impostazione sportiva (1884 cc 90 CV) che rimarrà l'ispiratore di tutti i motori Alfa successivi. Il ritorno alle gare avviene con la 158, che si laureerà campione del mondo. Il motore 8 cilindri di 1500 cc con compressore a doppio stadio eroga inizialmente 360 CV a 8500 giri/min. Il 16 aprile Fangio effettua la sua prima gara e vince; è dominio assoluto della 158 che con i tre piloti Fangio, Farina e Fagioli vince le undici gare a cui partecipa. Farina è campione del Mondo. I dipendenti al Portello sono 2700 circa.

1951 – È la prima volta di Fangio ad aggiudicarsi il campionato del mondo nonostante la crescente competitività delle nuove Ferrari 12 cilindri 4500 cc che sono fra l'altro avvantaggiate dal minor consumo; la 159, evoluzione della 158, ha bisogno infatti di circa un litro e mezzo di carburante per ogni chilometro di gara e questo comporta frequenti soste per rifornimento. La stagione si conclude con la vittoria di Fangio al Gran Premio di Spagna a Barcellona e l'Alfa chiude il reparto corse. Nella produzione compaiono le prime carrozzerie speciali su meccanica 1900: la coupé e la cabriolet.

1952 – Cessata l'attività sportiva nel Gran Premi rimane l'interesse per le gare Sport e viene allestita una speciale vettura con motore derivato da quello della 1900; si tratta della 1900 C 52 spider, meglio conosciuta con la denominazione "Disco Volante" per la originale forma della carrozzeria. Questa vettura resterà famosa più per il suo aspetto che per i risultati sportivi. Per l'esercito viene costruita la vettura fuoristrada a quattro ruote motrici "Matta", con motore di 1900 cc.

1953 – Per le versioni sportive della 1900 viene sviluppato il motore Ti con due carburatori; si avverte la necessità di aumentare le prestazioni delle Alfa Romeo che, su strada, risentono della concorrenza delle Lancia.

1954 – La 1900 diventa Super, con cilindrata portata a 1975 cc e potenza di 115 CV; una vettura elegante, capace di raggiungere i 180 km/h. Contemporaneamente ecco la Giuletta 1300 Sprint, una coupé con carrozzeria di Bertone, presentata al Salone di Torino. Questa piccola sportiva ha un nuovissimo motore con architettura simile a quella del motore della 1900 ma interamente in lega leggera. Rappresenta una svolta nella storia dell'auto di produzione.

Gli anni d'oro

1955 – Alla "Sprint" fanno seguito la versione berlina e la bellissima Spider. La berlina diviene la prima Alfa Romeo di grande diffusione, con prestazioni e guidabilità nettamente all'avanguardia rispetto alle vetture della stessa classe. La spider disegnata da Pininfarina, è sicuramente una delle più belle vetture aperte di tutti i tempi, che sintetizza lo stile, la personalità e la raffinatezza meccanica tipiche delle Alfa Romeo. Il nuovo motore 1300 cc eroga da 53 a 90 CV a seconda delle versioni.

1956 – Continua la evoluzione delle Giulietta e nasce la Sprint Veloce, con motore potenziato a due carburatori; una vera e propria piccola granturismo con prestazioni notevolissime che le aprono una favorevole carriera sportiva. L'Alfa studia un piano di riorganizzazione industriale del suo prodotto per il Sud. L'ing. Filippo Surace prende l'eredità di Orazio Satta e dei grandi progettisti Alfa. Diventerà capo del Centro Studi e Ricerche. La produzione totale annua è di 20 000 Alfa Romeo.

1957 – La corsa alle prestazioni coinvolge anche la piccola berlina ed alla Giulietta normale viene affiancata la TI, presentata al Salone di Francoforte; praticamente è uno dei primi esempi di berlina compatta con prestazioni sportive, una "ricetta" che si dimostrerà vincente in epoche recenti. Per sostituire l'anziana "1900" si progetta la nuova berlina "2000" con meccanica analoga, cambio a cinque marce ed una carrozzeria squadrata non particolarmente piacevole.

1958 – Entra in produzione la "2000" che si afferma quasi esclusivamente come vettura di rappresentanza; a questa si affiancano le immancabili versioni sportive "Spider", con carrozzeria Touring, e "Coupé" con carrozzeria Bertone. Purtroppo tutte queste vetture risultano ancora più pesanti delle precedenti "1900" e quindi con prestazioni non entusiasmanti. L'Alfa Romeo rileva il pacchetto di maggioranza della SPICA di Livorno (sistemi di iniezione, candele, trasmissioni). I dipendenti Alfa sono più di 10 000.

1959 – L'Alfa Romeo, sempre alle prese con il dilemma fra la tendenza verso vetture di alto costo e la necessità di volumi produttivi tali da mantenere l'azienda in vita, sviluppa alla fine del '58 una collaborazione con la Renault ed intraprende la costruzione su licenza della utilitaria francese Dauphine, vettura in aperto contrasto, come impostazione tecnica e caratteristica di guida, con l'immagine Alfa.

1960 – Praticamente in stasi nelle grosse berline, la produzione Alfa si concentra sulla gamma Giulietta e compaiono le due diverse versioni al top delle prestazioni, la SS con una aerodinamica carrozzeria di Bertone e la SZ berlinetta da competizione della caratteristica forma a "saponetta", opera di Zagato. I due modelli sono equipaggiati con la versione più potente del motore 1300 cc, con due carburatori e potenza di 100 CV a 6500 giri/min. Inizia la costruzione dello stabilimento di Arese. Il Dr. Giuseppe Luraghi viene nominato Presidente dell'Alfa Romeo.

1962 – È un anno importante perché porta due novità molto interessanti che in pratica rinnovano la gamma Alfa Romeo. Arriva la Giulia: viene prodotta nei nuovi impianti di Arese che gradualmente assorbiranno l'intera produzione. La Giulia ("disegnata dal vento") è una berlina di alte prestazioni con motore di 1570 cc (92 CV) derivato da quello della Giulietta; la carrozzeria è inizialmente ritenuta sconcertante ma ha un'indubbia personalità. La vettura si pone immediatamente al vertice della sua categoria anche per la notevole sicurezza: adotta infatti per prima la soluzione della deformabilità differenziata della carrozzeria, con l'abitacolo rigido e frontale e posteriore cedevoli per l'assorbimento degli urti. Nel settore delle grandi berline la 2000 viene sostituita dalla 2600, molto simile alla precedente ma con un nuovo motore bialbero a sei cilindri in linea (l'ultimo del genere all'Alfa) che con i suoi 130 CV conferisce un maggior brio all'ammiraglia. Questo modello costa lire 2 700 000 ed è il primo dell'Alfa ad adottare i freni a disco. Uguale aggiornamento subiscono la Spider e la Coupé di Bertone. Sanesi collauda a Monza una monoposto derivata dalla 158 con posto guida arretrato (esisteva un progetto del genere per una nuova vettura con motore 12 cilindri boxer) che dà ottimi risultati ma senza seguito pratico. Inizia la costruzione della pista di collaudo privata di Balocco.

1963 – Si sviluppa la gamma Giulia: a Ginevra compare la SS, che è in pratica la precedente coupé aerodinamica equipaggiata con il motore 1600; quindi la versione sportiva Ti Super, con motore a due carburatori, destinata alle competizioni della categoria turismo (la Quadrifoglio). Arriva anche la Sprint Gt, coupé completamente nuova, disegnata da Bertone su meccanica Giulia. Entra in produzione una piccola serie di TZ (tubolare Zagato), presentata come prototipo a Torino l'anno precedente. Il nuovo stabilimento di Arese entra in funzione.

1964 – Per sostituire la Giulietta, entra in produzione una versione Giulia 1300 (con motore da 78 CV), cui corrisponde la

produzione di una nuova Giulietta berlina 1300 TI, e viene messa in cantiere un'ultima versione della Sprint 1300, che era sopravvissuta per ben dieci anni. Immutata la spider che assume il motore 1600 e la denominazione Spider Veloce. Per seguire l'impegno Alfa nelle competizioni, lasciato esclusivamente al privati, viene creata l'Autodelta (costituita però già dal 1963) sotto la direzione dell'ing. Carlo Chiti, che si occupa dello sviluppo dei modelli da corsa.

1965 – Un'altra annata importante che vede consolidarsi sia la posizione commerciale sia l'immagine dell'Alfa Romeo. L'evoluzione della gamma Giulia porta alla cabriolet GTC (originale ma di scarso successo) e alla berlina Super, ottimo esempio di berlina di classe con prestazioni e guidabilità di eccellenza. Per le competizioni turismo viene prodotta i appositamente la Giulia GTA (Gran Turismo Alleggerita) con porte e cofani in una speciale lega di alluminio. La TZ viene integrata dal modello più competitivo TZ2.

1966 – Alla Giulia Gt vengono affiancate la GTV, con motore ed allestimenti più sportivi (109 CV), e la GT Junior con il motore 1300. La anziana ma ancora validissima spider viene sostituita da un nuovo modello su meccanica Giulia, sempre carrozzato da Pininfarina; è la Duetto con la sorprendente linea ad osso di seppia che viene presentato nel corso di una crociera. Nelle gare turismo si fa onore la GTA che vince il Challenge Europeo con Andrea de Adamich.

1967 – Sul versante della produzione di serie l'annata vive di discreti successi delle ultime novità e sull'onda dei trionfi nella categoria turismo (la GTA è nuovamente campione d'Europa, battendo anche la Porsche, BMW e Ford). La nuova sport 2000, la 33, fa il suo esordio vincente alla corsa in salita di Flèron in Belgio, con Zeccoli. Nell'ambito di un programma nazionale di industrializzazione del meridione d'Italia si costituisce l'Alfasud.

1968 – La novità dell'anno è la nuova 1750 che sostituisce la Giulia berlina; carrozzeria più convenzionale e motore portato a 1779 cc (che resterà una cilindrata "classica" per l'Alfa) con 132 CV. Lo stesso propulsore viene naturalmente adottato anche sulle GTV e Spider. All'esposizione mondiale di Montreal viene esposta la Montreal, coupé che utilizzerà poi un motore 8V 2500 simile a quello della 33 da corsa. La Cooper effettua delle prove con il motore 8C Alfa portato a 3000 cc per la Formula I. Per le competizioni si produce una versione GTA con motore 1300 (GTA Junior). Grandi successi nel mondiale marche con le 33 sport 2000. Si posa la prima pietra dello stabilimento Alfasud di Pomigliano d'Arco.

1969 – Viene commercializzata la Spider 1300 Junior e prosegue la costruzione dello stabilimento Alfasud a Pomigliano d'Arco. La produzione globale è prossima ai 100 000 esemplari l'anno ma è chiaro che per le dimensioni dell'azienda questi volumi non sono remunerativi. L'Autodelta presenta la 33.3, con motore di 3000 cc, progettata per il campionato mondiale marche. Partendo dall'evoluzione del coupé 1750 GTV nasce la GT.AM (alleggerita–modificata), vettura vincente nell'europeo Turismo.

1970 – L'Autodelta collabora con la Mclaren, fornendo un motore 8V di 3000 cc che sarà utilizzato dalla squadra inglese nel mondiale di Formula 1. Tony Hezemans vince il campionato Europeo Turismo con la GT–AM. E l'anno della Montreal, il sogno di Bertone per l'esposizione mondiale in Canada: viene commercializzata al top della gamma Alfa. L'Alfa Romeo introduce la produzione automatizzata.

1971 – La 33 3000 di De Adamich–Pescarolo vince la prova del mondiale marche a Brands Hatch. Si ripete alla Targa Florio con la coppia Vaccarella–Hezemans. Nasce una nuova berlina, la 2000, con carrozzeria analoga alla 1750 e motore portato a 1962 cc. Al Salone di Torino viene presentata la Alfa-

sud, prima Alfa Romeo a trazione anteriore. In campo F.1, l'Autodelta prosegue la sua sperimentazione, concludendo un accordo con la squadra March per la fornitura dei motori 8V 3000. A fine stagione la 33 (3000 cc) vince con de Adamich/Peterson la 6 ore di Watkins Glen (USA) ultima prova del mondiale marche.

Le nuove politiche commerciali

1972 – Inizia la commercializzazione dell'Alfasud, che si afferma come la vettura più moderna e sofisticata della sua categoria ed incontra un buon successo commerciale. Altra novità molto importante è la Alfetta, berlina con una impostazione meccanica innovativa che è rimasta un "classico" della produzione Alfa Romeo. Motore anteriore, trazione posteriore, cambio posteriore in blocco con il differenziale e sospensioni posteriori con assale rigido De Dion. Il motore è in pratica quello della 1750 con potenza di 140 CV. Nelle competizioni la GTA 1300 domina nella prima divisione del campionato europeo turismo e la 33 TT 3, nuova versione a telaio tubolare della 33 3000, 8 cilindri a.V., contende alla Ferrari 312 P il campionato mondiale marche.

1973 – La gamma Alfasud viene ampliata con la versione TI (carburatore doppio corpo e potenza che passa da 63 a 68 CV). La 33 TT 12 partecipa al Mondiale Marche contro Ferrari (312 P), Gulf–Mirage e Matra (che vince); si svolge l'ultima Targa Florio classica, che vede a lungo in testa la 33 di Stommelen/de Adamich, ma che viene vinta alla fine dalla Porsche. Il motore della 33 TT 12 è un 12 cilindri boxer progettato dall'ing. Carlo Chiti**,** con potenzialità di sviluppo in Formula 1.

1974 – Viene presentata l'inedita Alfetta GT, coupé molto originale con carrozzeria sviluppata dall'Alfa su schizzi di Giugiaro. La 33 TT 12 vince la 1000 km di Monza ma salta nu-

merose gare e perde l'occasione di ben figurare nel campionato mondiale.

1975 – Si riprende in pieno l'impegno nello sport che porterà alla conquista del mondiale marche con la 33 TT 12; l'Alfa partecipa anche ufficialmente alle corse su strada con speciali versioni da rally della Alfetta GT (gruppi 1 e 2) e della Alfasud (gruppo 1).

1976 – Si costruisce anche una GTV 3000 (con il motore della Montreal) per i rallies. Si pensa di utilizzare il motore 12 cilindri della 33 in Formula 1. Nella produzione di serie compaiono la Alfetta GTV 2000 e la Alfasud Sprint (1287 cc 87 CV) una coupé a due porte derivata dalla piccola berlina. Compare la prima vettura italiana turbodiesel: l'Alfetta 2000 TD. La situazione economica dell'azienda viene giudicata "pesante" ed i finanziamenti sono insufficienti e dati col contagocce. L'Alfa partecipa al mondiale F.1 fornendo i suoi 12 cilindri boxer alla Brabham. Piloti sono Reutemann e Pace.

1977 – La gamma Alfasud ha piccoli aggiornamenti e viene commercializzata la nuova Alfetta 2000 berlina. Scomparsa definitivamente la Giulia, con vive proteste degli appassionati, entra in produzione la nuova Giulietta ma con meccanica molto simile, ed una originale carrozzeria a cuneo con coda tronca: le cilindrate iniziali sono 1300 (nuovo motore 1350 cc) e 1600. 1 motori 12 cilindri boxer vengono forniti alla Brabham per la seconda stagione di Formula 1: la scuderia risulta quinta nella classifica per marche ed il risultato più brillante è la pole position di Watson a Montecarlo.

1978 – Cambia la dirigenza: Ettore Massacesi, presidente, e Corrado Innocenti, amministratore delegato, sostituiscono rispettivamente Cortesi e Moro. Pare si debba aprire un nuovo corso nella gestione dell'Alfa Romeo. La Alfetta si aggiorna e diventa Alfetta L, e anche l'Alfasud diventa Super. In Formula 1 la stagione con la Brabham è incoraggiante; la

squadra è terza nella classifica per marche e Lauda quarto fra i piloti. L'austriaco vince in Svezia con una vettura dotata di ventola aspirante che produce artificialmente l'effetto suolo, giudicata poi irregolare e perciò squalificata. Assieme a Watson ottiene poi una doppietta vincente a Monza, nel G.P. d'Italia.

1979 – Viene presentata, dopo una gestazione tanto lunga da far diventare la macchina "vecchia", l'ammiraglia Alfa 6 con un inedito 6 cilindri a V di 2500 cc. Va in produzione anche la Alfasud Sprint Veloce. L'Autodelta propone agli appassionati la trasformazione "turbo" della GTV 2000. Si diffonde l'opinione che le difficoltà finanziarie dell'Alfa Romeo siano difficilmente sanabili e viene proposta l'ipotesi di trovare un socio. In Formula 1 l'annata con la Brabham è assolutamente negativa ma l'Alfa decide di impegnarsi in prima persona: a Zolder, per il GP del Belgio compare una Alfa–Alfa. il pilota è Giacomelli.

1980 – Si costituisce l'Arna (Alfa Romeo Nissan Automobili) società a capitale misto italo–giapponese per la produzione di nuovi modelli in un nuovo stabilimento. La Alfetta GTV viene equipaggiata con il motore 6V dell'Alfa 6. La prima stagione completa dell'Alfa Romeo in Formula 1 è scossa dalla morte di Depailler in prova a Hockenheim ma termina con una incoraggiante pole position di Giacomelli a Watkins Glen.

1981 – Nel mese di giugno iniziano i lavori per la costruzione del nuovo stabilimento ARNA a Pratola Serra. Viene presentata la nuova gamma Alfasud, con carrozzeria dotata di portellone posteriore, e la Alfetta in versione "America" (motore ad iniezione, fari rotondi e paraurti USA). Per la stagione di Formula 1 viene ingaggiato Mario Andretti, ma il miglior risultato è il terzo posto di Giacomelli a Las Vegas. Il tecnico francese Doucarouge viene assunto dall'Autodelta e progetta la 182 con scocca in fibra di carbonio.

1982 – Ancora novità nella gamma Alfasud (che soffre di una produzione nettamente inferiore alle capacità dello stabilimento): nasce la Quadrifoglio Oro, con motore da 1490 cc e la TI 1,5, che si allinea alla moda corrente delle berlinette sportive. Viene presentato anche il prototipo della Sprint 6C in pratica la carrozzeria della Alfasud Sprint con motore 6V centrale destinato ad un uso sportivo, progetto rapidamente abbandonato. In F.1 De Cesaris e Giacomelli concludono con 5 e 2 punti rispettivamente il mondiale. Si collauda la 183 T Formula 1 con motore V8 turbo–compresso. Nasce la squadra di vetture da corsa storiche: "Scuderia del Portello".

1983 – La novità più importante dell'anno è la 33, nuova berlina media dirivata dalla meccanica della Alfasud; entro l'anno vengono presentate anche la Station Wagon, disegnata e prodotta dalla Pininfarina, e la versione 4 x 4 a trazione integrale inseribile (sistema Subaru) anch'essa allestita alla Pininfarina. L'Alfa 6 viene leggermente ristilizzata ed entra in produzione la versione turbodiesel con un motore VM a cinque cilindri. Il materiale Formula 1 viene dato in gestione alla scuderia Euroracing (che ha vinto in Formula 3 con i motori Alfa); i piloti sono De Cesaris e Baldi ed il motore è il nuovo 8 cilindri turbo: De Cesaris conquista 15 punti e la squadra è sesta nella classifica per marche. La produzione Alfa Romeo è di circa 210 000 unità annue.

1984 – La produzione dell'ARNA è completamente avviata e, grazie anche alla comparsa della versione TI (con motore 1300) si raggiunge il livello di oltre 31 000 vetture prodotte a Pratola Serra (livello mai più avvicinato). Anche la gamma 33 presenta delle novità: la Station Wagon 4x4 e la sportiva Quadrifoglio Verde. La produzione Alfanord propone invece, accanto alla Giulietta 2000, una novità assoluta: la 90. Questo modello, ricavato ristilizzando appena la carrozzeria della Alfetta si rivela presto una vettura di transizione realizzata utilizzando i pochi fondi disponibili. La squadra di

Formula 1 corre con i colori Benetton con Patrese (6 punti) e Cheever (3 punti).

1985 – È certamente un anno buio sotto molti punti di vista; la situazione finanziaria e commerciale peggiora di giorno in giorno. Per onorare settantacinque anni di vita si produce la 75 (ottenuta dalla Giulietta con un'operazione analoga a quella effettuata per la 90). Una nuova 90 con il motore 6 cilindri portato a 2000 cc e la versione USA della GTV con il 6 cilindri portato a 3000 cc entrano in gamma. La stagione in Formula 1 è negativa e si decide il ritiro. Il presidente Massaccesi viene affiancato da una triade formata da Alzati, Tramontana e Micheletta.

1986 – Gli ultimi sprazzi di indipendenza portano alla presentazione della seconda serie della 33, della 90 Super e dell'interessante 75 turbo con motore 1800 a iniezione e intercooler; di questa vettura Fissore realizza anche una giardinetta "Sport Wagon" che resterà senza seguito. Pininfarina rielabora ulteriormente la Spider 2000, che si chiama Quadrifoglio Verde. Si parla apertamente della cessione dell'Alfa e si fa avanti ufficialmente la Ford; l'iniziativa scuote l'ambiente torinese e nel mese di novembre i giochi sono fatti: l'Alfa Romeo è "aggiudicata" alla Fiat. Il materiale Formula 1 (motori) è ceduto alla Osella ed a fine anno viene presentato un nuovo 4 cilindri turbo che dovrà essere utilizzato dalla Ligier.

La perdita dell'indipendenza

1987 – Il primo gennaio l'Alfa Romeo diviene ufficialmente Alfa Lancia Industriale Spa. Presidente è Vittorio Ghidella, Amministratore Delegato Piero Fusaro. L'ARNA chiude e la Fiat concorda la liquidazione della quota Nissan. Le prime vetture presentate dalla nuova gestione sono la 75 Twin Spark e la 75 6V 3.0; la prima ha una nuova versione dello

"storico" bialbero Alfa con variatore di fase e doppia accensione, la seconda l'edizione evoluta del 6 cilindri a V con cilindrata di 3000 cc e 190 CV. A settembre arriva invece la 164, prima vettura "integrata" nel gruppo Fiat–Lancia. Nel settore sportivo compare il trofeo monomarca Formula Alfa boxer, mentre il quattro cilindri turbo di Formula 1 viene ritirato dal mondiale.

1988 – La novità dell'anno sono le nuove edizioni della 75, motore 1800 a iniezione e 2400 turbodiesel, e della 33. Per il lancio della 164 si organizzano delle gare riservate a personaggi famosi in occasione dei Gran Premi europei di F1. Viene anche presentato un motore 10 cilindri a V di 3500 cc, originariamente concepito per la Formula 1 e successivamente montato sulla speciale 164 progettata per il campionato mondiale della serie "Procar", che non avrà attuazione per l'annullamento da parte della FISA. L'Ing. Ghidella lascia il Gruppo Fiat e quindi la Presidenza Alfa — Lancia. Gli subentra l'Ing. Fusaro.

1989 – Prosegue l'"aggiornamento" dell'organigramma Alfa — Lancia: l'Ing. Gian Battista Razelli (ex Ferrari) viene nominato Amministratore Delegato. Piero Fusaro resta Presidente. È confermata la partecipazione dell'Alfa Romeo al campionato USA CART Indianapolis con la fornitura di motori alla March. Si sviluppa il progetto di partecipazione al campionato mondiale marche Gr.C, dove già competono Mercedes, Jaguar, Nissan. Viene presentata la berlinetta sportiva di serie limitata SZ; la carrozzeria esclusiva è di Zagato, all'avanguardia per aerodinamica e materiali di produzione.

1992 – Viene presentata la 155, destinata a sostituire la 75, con motori bialbero twin spark (doppia accensione) da 1.8 e 2.0 litri. La versione sportiva, denominata GTA per rinverdire i fasti agonistici della mitica Giulia GTA, sviluppa addirittura 400 cavalli e riscuote molto successo nelle gare del campionato tedesco di velocità turismo (DTM), il cui campionato è

vinto dai piloti Nicola Larini ed Alessandro Nannini che surclassano le terribili avversarie Mercedes 190 evoluzione.

1993 – Esce purtroppo di produzione la IV serie dello spider, direttamente derivato dalla prima serie del 1966 di cui costituisce la naturale evoluzione.

1994 – L'erede della 33, la 145, viene presentata al Salone di Torino. Inizialmente è equipaggiata dai 4 cilindri boxer di 1351, 1596 e 1712 cc. Successivamente si aggiungono vetture con il motore 2.0 a doppia accensione 16 valvole e le versioni a 5 porte.

1995 – Al salone di Ginevra, l'Alfa Romeo presenta i due nuovi modelli GTV e Spider, derivate dalla concept car Proteo (Centro Stile Alfa Romeo e Pininfarina). Motori potenti, tenuta di strada e comfort di guida caratterizzano i nuovi modelli a trazione anteriore con le motorizzazioni a doppia accensione da 1.9 e 2.0. Sono realizzate anche versioni con i motori 6 cilindri 2.0 sovralimentato e 6 cilindri a V 3.2 da 24 valvole.

L'Alfa Romeo ai giorni d'oggi

La situazione economico–finanziaria dell'azienda, con il nuovo assetto nel gruppo Fiat, ritorna dopo molti anni su posizioni favorevoli. Si lavora per lo sviluppo delle nuove gamme Alfa Romeo e per il mantenimento della sua autonomia tecnologica così legata alla tradizione del prodotto e del marchio. Hanno un grande successo di mercato i modelli 156 (1997), 147 (2000) e 159 (2005), specie nelle versioni con motori a gasolio, che hanno saputo coniugare le necessità di economia e di rispetto dell'ambiente con le tradizionali caratteristiche sportive del marchio, magnificate al massimo con la 8C Competizione, uno stupendo esempio italiano di berlinetta ad alte prestazioni. Discreto successo hanno anche attualmente i nuovi modelli Brera

(2005) e Spider (2006), anche nelle versioni a gasolio. Attualmente molto attesi i modelli Junior (nuovo "entry level" sportivo della casa) e 149 (sostitutivo della 147), nonché i futuri motori diesel V6 turbocompressi che dovranno equipaggiare la nuova 169, sostitutiva della 166.

Ringraziamenti

Si ringraziano gli amici:

— Lello Pansini (meccanico);
— Antonio Montrone e Gino Ficarella (carrozzieri);
— Enzo De Leo (elettrauto);
— Tonino Barbera (tappezziere);
— Vincenzo Rutigliano (gommista)

per la loro indispensabile ed insostituibile opera altamente professionale, nonché per l'immensa pazienza nei miei confronti.

— Massimino Irenze (ricambista specializzato AR – Bari);
— Francesco Crudele ("libero" ricambista – Bari);
— Luigi Esposito (ricambista – Monteforte Avellino);
— Elvezio Esposito (ricambi tappezzeria e guarnizioni – Cosenza);
— il personale della ditta Spitline (ricambi d'epoca – Roma)

per la gentilezza, la disponibilità di ricambi ed accessori, e per gli innumerevoli consigli tecnici.

— Mio cognato Gioacchino d'Ambrosio

per aver fornito in più occasioni il pellame necessario per il restauro delle tappezzerie e per aver prestato la propria preziosa opera di elettrotecnico hobbista per il restauro delle autoradio d'epoca.

— Il Dott. Valentino Pellicani (Concessionario Alfa Romeo Nuova Levantauto Bari);
— lo studio grafico Promostudio di Bari;
— l'Old Cars Club (federato ASI) di Bari

per aver fatto da sponsor nel raduno Alfa Romeo "Perle di Puglia" (Bisceglie, Trani, Castel del Monte, 30 giugno–1 luglio 2007).

— Il Centro Documentazione Storica dell'Alfa Romeo

per aver fornito in passato preziosi documenti originali e per la attuale appassionata assistenza prestata dal Sig. Marco Fazio.

I Presidenti e tutti gli amici dei Club:

— Duetto Club Italia (http://www.duettoclub.it/);
— Club Alfa Sport (http://www.alfasport.net)

per la calorosa ospitalità sui forum e per i consigli tecnici prestati.

— Il Sig. Donato Belviso

portiere, per aver fatto da indispensabile tramite con le Poste Italiane e con i vari spedizionieri.

Infine si ringrazia con affetto la Signora Elvira Ruocco, già responsabile del Centro di Documentazione Storica dell'Alfa Romeo e fondamentale "memoria storica", per il grande onore fattomi nell'aver ritenuto di presentare quest'opera.

Indice

Presentazione 7

Premessa 9

Introduzione 13

Capitolo 1: Le origini di una passione 19

Capitolo 2: Arriva a casa la prima Alfa 25

Capitolo 3: Le prime esperienze alfistiche 29

Capitolo 4: Un acquisto mancato 33

Capitolo 5: La mia prima Alfa 39

Capitolo 6: La sciagura 45

Capitolo 7: Arriva un'Alfa "ufficiale" 49

Capitolo 8: Due anni con la Junior 51

Capitolo 9: E fu 1750 55

Capitolo 10: Gli anni della 1750 59

Capitolo 11: Gli anni delle Alfetta 63

Capitolo 12: Abbiamo bisogno di una berlina 67

Capitolo 13: La crisi esistenziale di un alfista 71

Capitolo 14: Gli anni “bui” 75

Capitolo 15: Il ritorno 77

Capitolo 16: Un’Alfa ringiovanisce il proprietario? 81

Capitolo 17: Il desiderio di maggiori prestazioni 85

Capitolo 18: La GTV Bertone 87

Capitolo 19: La “scuderia” si allarga 91

Capitolo 20: Un brutto momento 93

Capitolo 21: Finalmente di nuovo un’Alfa 95

Capitolo 22: E che cavolo! 97

Capitolo 23: Arriva a casa un altro duetto 99

Capitolo 24: Dovevo tornare alle origini 101

Capitolo 25: Il restauro della nuova arrivata 105

Capitolo 26: La smania del “trittico” 107

Capitolo 27: Il restauro del CT 109

Capitolo 28: Il trittico è realizzato 115

Capitolo 29: E fu di nuovo 1750 119

Capitolo 30: Un altro restauro 123

Capitolo 31: Progetti futuri 133

Capitolo 32: Cos’è un “cantiere”? 135

Capitolo 33: “Restauri” e ira funesta alfistica 139

Capitolo 34: Reperire i ricambi 143

Capitolo 35: Condividere la passione 147

Capitolo 36: L’Alfa e la propria compagna 149

Capitolo 37: Consigli per gli acquisti 153

Capitolo 38: Manutenzione e restauro fai da te 171

Appendici

Letture consigliate "ragionate" dalla mia biblioteca 183

Sintesi della storia dell'Alfa Romeo 187

Ringraziamenti 215

1977
2007

Finito di stampare nel mese di dicembre del 2011
dalla « Ermes. Servizi Editoriali Integrati S.r.l. »
00040 Ariccia (RM) – via Quarto Negroni, 15
per conto della « Aracne editrice S.r.l. » di Roma